This volume was digitized through a collaborative effort by/ este fondo fue digitalizado a través de un acuerdo entre:

Ayuntamiento de Cádiz

www.cadiz.es

and/y

Joseph P. Healey Library at the University of Massachusetts Boston
www.umb.edu





38
2
21(17)

FOLLETO

EN CONTRA DEL ARRIENDO

DEL

ARSENAL DE LA CARRACA

Y OTRAS BASES,

PUBLICADAS POR EL SR. D. J. G. H.

en su artículo LO PRÁCTICO sobre el fomento de la marina militar.

POR

EL MAESTRO MAYOR DE CUREÑAS

DEL REFERIDO ARSENAL,

José Ruiz y Sanchez.



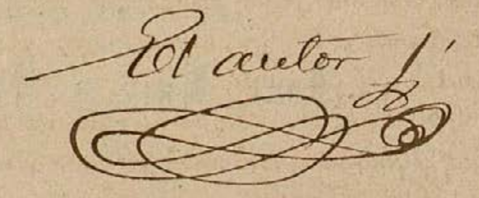
SAN FERNANDO.

Tip. de P. G. Valdés, Constitucion, 169.

1883.

R. 1481

Al Sor. D. José Rosetty, Cronista
de la Ciudad de Cadiz y su prov.ª
en prueba de la mas distinguida
consideración y buen afecto.



Al Excmo. é Ilmo. Sr. Ministro de Marina,

Contralmirante D. Rafael Rodriguez de Arias.

Excmo. é Ilmo. Sr.:

Siendo V. E. I. uno de los mas esclarecidos hijos de esta ciudad de San Fernando, amante del engrandecimiento de la Marina y protector decidido del Arsenal de la Carraca ¿á quién con más justos títulos que á V. E. I. puedo dedicar este humilde folleto, cuyo principal propósito es refutar el arriendo del Arsenal?

Si V. E. I. se digna aceptar esta produccion hija de la tosca pluma de un cariñoso paisano, último de los operarios del referido Arsenal, se considerará sumamente honrado con que lleve al frente de su primera página el inolvidable y valioso nombre de V. E. I., de quien es su más respetuoso subordinado S. S.

Q. B. L. M.

DE V. E. I.

El maestro mayor de Cureñas,

José Ruiz y Sanchez.

Refutacion del proyecto de arriendo del Arsenal de la Carraca.

Patriótica y meritoria en sumo grado es la campaña que la prensa en general tiene emprendida de algun tiempo á esta parte, con relacion al fomento de nuestra marina de guerra.

En términos generales puede decirse que son unánimes las opiniones: todos los que de la Marina se ocupan, convienen en la necesidad de promover inmediatas y radicales reformas, à fin de que tan importante elemento militar, obtenga verdadera representacion nacional, y alcance en el porvenir su justo y codiciado engrandecimiento.

Todos los publicistas, intérpretes de la opinion, convienen en la pronta y urgentisima necesidad de dotar convenientemente á nuestra Armada del material que reuna las esenciales condiciones exigidas dentro de los adelantos modernos para los servicios de combate, cruceros, avisos, etc.; pero no todos convienen en los medios

de realizar este elevado propòsito. Unos, proponen reformas administrativas; otros, ampliacion de presupuestos; no pocos, suscricion nacional; algunos, donaciones de buques hechas por nuestras provincias, tanto peninsulares como coloniales; y los mas, el aumento de consignacion en la mayor cantidad posible, á fin de que se proceda à una inmediata y activa construccion de buques indispensables al fomento de nuestra Armada.

Nosotros, que consideramos tan importante asunto de vitalísima urgencia y de indiscutible necesidad, para que el prestigio de la Nacion se coloque á la altura que le corresponde, hemos leido con sumo interés todo lo que con la marina se relaciona; viendo con satisfaccion los patriòticos deseos de que nuestra armada naval sea reorganizada; deseos que son tambien los nuestros, puesto que desde nuestra infancia venimos poseidos de ese entusiasmo y de un acendrado amor porque nuestra patria vuelva à ser grande, respetable y fuerte, llevando á feliz término, entre otros medios para conseguirlo, la regeneracion de nuestra marina militar.

Estos vehementes deseos, no son debidos á miras egoistas; no tienen por objeto su manifestacion procurarnos mayor bienestar para la modesta posicion que dentro de la marina tenemos, por mas que con ella vivimos, y vivirà nuestro cariñoso afecto, tanto como pueda durar en lo íntimo de nuestro corazon el amor que desde nuestra niñez la profesamos; independientemente del humilde, pero honroso porvenir que podamos alcanzar al amparo de tan distinguida Corporacion, en premio de nuestro débil y leal concurso. Nuestra conformidad con todos los que anhelan la regeneracion y engrandecimiento de la marina, es producto, como hemos dicho, del mas acendrado patriotismo, enviando por ello desde lo mas íntimo de nuestra alma, vehementes aplausos á todos los que de

este asunto se han ocupado, sea cualquiera su posicion social, á contar desde el augusto Jefe del Estado, hasta el mas humilde obrero que ha alzado su voz en pró de tan caros intereses.

Guiados de este entusiasmo, con el interés que nos inspiraban los artículos, que con muy buen sentido escribia el constante é ilustrado colaborador de la *Gaceta Industrial* con las iniciales J. G. H., leiamos con agrado sus trabajos relativos al fomento de nuestra armada naval; pero al terminar recientemente la publicacion de uno de aquellos, establece dicho Señor varias bases, proponiendo los medios que deben realizarse para conseguir su ambicionado *fomento de la Marina*, con algunas de las cuales no estamos de acuerdo, y discrepamos muy especialmente con la que se refiere al *arriendo del Arsenal de la Carraca* hecho por el Estado à una empresa particular española.

Este pensamiento no es nuevo. Tan luego como hace algun tiempo se lanzó al terreno de la publicidad, inmediatamente fué refutado y combatido en periódicos, folletos, memorias y otros luminosos escritos, siendo considerado altamente inconveniente y de funestos resultados para el glorioso y próspero porvenir de nuestra patria, y contrario al desarrollo progresivo de la Armada.

Al leer ahora, como dejamos dicho, en la ilustrada *Gaceta Industrial* de 25 de Noviembre último, revista periódica que se publica en Madrid, un articulo término del proyecto mencionado del Sr. J. G. H. titulado *Lo práctico*, renovada la idea de ceder en *arriendo el Arsenal de la Carraca* á una empresa particular, creimos que plumas mas autorizadas y mejor cortadas que la nuestra, que es tosca y humilde, refutarian una vez mas este tan pertinaz propósito; asi como algunos otros puntos de que trata, como son: montar en grande escala cueste lo que

cueste el Arsenal del Ferrol, para construir en el mismo los buques de mayor porte que se construyan en el extranjero; planteamiento de una gran fabricacion de acero «Martin Siemens» en el mismo Arsenal de Ferrol; recurrir á la industria particular española para la construccion de buques de tercera clase; y por último, nombrar un solo Jefe con amplias facultades, que sea director y ùnico responsable de todas las construcciones navales.

Desgraciadamente no hemos logrado investigar se haya escrito nada en contra de lo consignado por dicho Sr. J. G. H., en la referida *Gaceta Industrial*, motivando este silencio, indudablemente quizás, la escasa circulacion de aquel ilustrado periódico en este Departamento de Cádiz; y deseoso de que sea conocido y mejor refutado, nos hemos atrevido á publicar este nuestro modesto trabajo que hemos acometido con gran temor, por conceptuarnos faltos de suficiencia para ello á causa de nuestros pobres conocimientos; sin pretender en lo mas minimo llegar ni con mucho á imitar á publicistas tan ilustrados como nos han precedido en escritos de esta índole. A ello nos alienta la buena fè y acreditada competencia, que de buen grado concedemos al articulista Sr. J. G. H. así como nuestros deseos de defender los intereses del Arsenal de la Carraca, al que consideramos uno de los mas preciados florones de nuestra querida patria, inviolable para nosotros como esta, cuya conservacion y prosperidad nos interesa en alto grado, por su valiosa cooperacion para regenerar nuestra flota, engrandecer nuestra nacion y la marina española, siendo como es y debe ser, un monumento imperecedero de sus glorias.

Si al impugnar el mencionado «Proyecto,» no lo hacemos con la suficiencia que el asunto, que el articulista y que los indulgentes lectores se merecen, dispénsennos estos y aquel en gracia á nuestros buenos propòsitos;

quedando como humildes obreros que somos, agradecidos de que acojan con benevolencia este pequeño grano de arena, que tiene por objeto el querer inclinar la balanza en defensa de nuestro Arsenal, elemento importante de la marina, para la que por todos conceptos ambicionamos su progreso y engrandecimiento, alcanzando asi su mayor grado de esplendor, pudiendo por este medio noble y levantado llegar algun dia en que digamos à la Europa y al mundo; «Famâ et potentia super æquora semper nota.» —Siempre eres conocida en los mares, por la fama de tu nombre y tu poderio.»

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

I.

Al decidirse el articulista J. G. H. por el fomento gradual de nuestra marina militar, establece entre otras bases conducentes para el resultado práctico en la parte ejecutiva, la que designa como 3.ª diciendo lo que sigue: «*El Arsenal de la Carraca se entregarà á una empresa particular española que se comprometa á hacer buques para el Estado de segunda clase para abajo, siempre que este los pida en calidad de trabajo preferente, y á costo intervenido con utilidad fija, siéndole permitido usar del Arsenal para construcciones particulares; pero obligándose el gobierno en todo caso á dar trabajo por valor de 20.000.000 de reales al año cuando menos.*»

Como veràn nuestros lectores, el articulista considera entre los medios mas eficaces para nuestro engrandecimiento naval, el que el Gobierno de la Nacion se desprenda del Arsenal de la Carraca.

Este malhadado proyecto de arriendo lo estimamos

antipatriótico y contraproducente, entre otras varias razones, porque rebaja la importancia de nuestra Nacion ante los ojos de las demas potencias; porque es de funestos resultados para la marina de guerra, segun lo demuestra la esperiencia; porque es inaceptable para una empresa industrial que comprenda bien sus intereses y no esté despojada de amor pátrio; y por último, porque ademas de ser perjudicial al Gobierno mismo, lo es tambien al importante Departamento de Càdiz, produciendo consecuencias irreparables en el porvenir.

*
* *

Por muy grandes que sean los intereses particulares de la mas opulenta compañía industrial, por muchos medios con que esta cuente para realizar grandes empresas; inmensamente mayores son los intereses de la Patria, y los medios de que esta puede disponer en casos extremos.

Si recorremos la historia de todas las naciones civilizadas que cuentan cierto número de arsenales, creemos que en ninguno se haya dado el caso de procurar el engrandecimiento de su poder naval cediendo en arriendo ni en absoluto, ni en plazos, alguno de sus arsenales; muy especialmente tratándose de momentos críticos como los nuestros, en que todos ambicionamos, no solo por la necesidad, sino tambien por decoro internacional, la regeneracion de nuestra marina militar.

No es por medio del arriendo de nuestro Arsenal de la Carraca, por donde hemos de llegar en su dia à conseguir el ideal que todos deseamos. No es de presumir lógicamente, que resulte en nuestra nacion beneficio pràctico de lo que otras que marchan á la cabeza del progreso han considerado inconveniente.

Estas, ante la necesidad y la conveniencia, se han

resignado à imponerse otro género de sacrificios. ¿Por qué pretender nosotros ser mas afortunados; cuando, preciso es confesarlo, la esperiencia nos demuestra que no debemos dar al olvido la línea de conducta que nos trazan aquellas naciones no menos civilizadas que la nuestra?

Francia, la nacion vecina, no titubea ampliar nuevos y crecidos créditos á fin de obtener una mejor organizada marina, con cuyo fomento pretende lograr el puesto que ambiciona, nivelándose à la altura en que se encuentra la admirable flota de la poderosa Albion. No se le ha ocurrido en verdad conseguir este propósito con el arriendo de alguno de sus arsenales; pretende aquella reforma é incremento con el producto proporcional y extraordinario de las rentas y tributos públicos de diversos ramos de riqueza, bajo la base de una de las mas acertadas administraciones. ¿Cree el articulista J. G. H., que por muy mermadas que se hallen las fuerzas contributivas de nuestro páis, este, su Rey y su Gobierno, no alientan entusiasmo patriótico suficiente para no ver con dolor y resignacion arrebatarse uno de sus arsenales, entregarlo á la explotacion privada y que no sea dirigido y administrado por sus legìtimos poderes públicos que gobiernan la nave del Estado? ¿Acaso, no ha de inspirar un glacial desaliento en nuestros ánimos, declararse impotentes los representantes y elevados poderes de nuestra Nacion, concediendo en cambio virtudes salvadoras á una empresa que puede desarrollar su industria explotàndola en perjuicio de la Patria misma?

Italia, la nacion que en breve período de tiempo viene creando con intrepidez pasmosa una escuadra formidable, y que es modelo apropiado á nuestro caso, ¿qué medios escogita á fin de darle el pretendido aumento que considera necesario para su marina de guerra?—¿Acaso se levanta una voz en todo el àmbito de su unificada pe-

nínsula pidiendo desmembracion alguna de sus viejos Arsenales? Antes por el contrario: con unánime asentimiento y aplauso de toda aquella nuestra nacion hermana ha refundido su vetusto y venerable arsenal napolitano de «Castellamare» en el nuevo que construye en «Tarento», casi equidistante de los notables de «Venecia» y «Speccia». Ella plantea construcciones modernas atendiendo á la necesidad de fomentar su marina de guerra, no acudiendo à empresas particulares sino al crédito nacional, presupuestando medios suficientes para que su gobierno sea el que llene mision tan eminentemente patriótica. Ella utiliza sus mismos arsenales en beneficio de la industria privada; pero favoreciendo los intereses nacionales de su marina de guerra, permitiendo construcciones y carenas á los de la mercante cuyos productos aplica para beneficiar aquella así como à los arsenales del Estado. ¿Puede darse ejemplo mas digno de ser imitado y que contraste mas con el papel pasivo y secundario á que el articulista J. G. H. quiere reducir á nuestra querida nacion de España? ¡Donosa manera de plantear medios conducentes para fomentar nuestra marina de guerra!

Otras muchas pruebas pudiéramos aducir de naciones extranjeras que omitimos en gracia á la brevedad y que manifiestan disposiciones contrarias al asendereado proyecto de arriendo de nuestro Arsenal de la Carraca. Nada diremos de la satisfaccion con que la Gran Bretaña vería en su codicioso anhelo, perder la iniciativa el Gobierno español en provecho de una empresa particular, á la que en realidad tendria que estar aquel supeditado. ¿Y no ha de dolernos las intrusiones posibles y simuladas, con que agentes de la poderosa Albion procurarian contrariar nuestros proyectos, intereses y derechos? Se nos dirá por el Sr. J. G. H. que se trata de una empresa es-

pañola. ¿Y quién nos asegura que un dia, á la sombra del título de español, no han de encubrirse aspiraciones ó influencias inglesas, que maquinen contrariedades y quebrantos que den resultados contraproducentes y lamentables á nuestra nacion y depriman su importancia? No debemos dar al olvido la astuta y sutil ingerencia que desde hace tiempo viene practicando en todos nuestros asuntos, que directa ò indirectamente se relacionan con nuestro engrandecimiento. No debemos dar al olvido sus ambiciosos proyectos desarrollados en el Mediterràneo á ciencia y paciencia de la Europa. No olvidemos tampoco que injustamente posee con despretigio de nuestra honra, ese preciado suelo de nuestra integridad nacional llamado Gibraltar à cuyas puertas se encuentra el Arsenal de la Carraca. Nadie duda que la política acechante y ya esperimentada de Inglaterra para con España está en Marruecos, donde viene contrariando nuestras mas halagüeñas esperanzas y nuestros naturales y legítimos propòsitos. ¿Y no es verdaderamente patriótico, que este monumento de gloria del Arsenal de la Carraca, inspirado por el inolvidable Patiño al augusto Rey Cárlos III, sirva por su inmejorable situacion de antemural á la ambicion inglesa y no que servir pudiera algun dia de instrumento de sus codiciosas miras? ¿Quién, que sienta hervir la sangre española en sus venas no considera irritante vejámen para nuestra Pátria, que evidencie su flaqueza y postracion cediendo en arrendamiento un arsenal, que se creó al calor que en nuestros padres produjo el sonrojo de nuestro perdido Gibraltar? ¿Y en qué momentos? Precisamente en la época en que pretendemos manifestarnos mas y mas engrandecidos; en que anhelamos todos fomentar nuestro crédito, nuestra marina, nuestra importancia militar y nacional, y en que parece que estamos llamados à regenerarnos iniciándose una era

de prosperidad progresiva.

No es posible que abrigue el corazon español del artículista J. G. H. el engrandecimiento de nuestra marina y de nuestra nacion, desprendiéndose ésta de tan glorioso Arsenal, probando así ante los ojos de las demás naciones, que la impotencia y el abandono son nuestros recursos y nuestros medios de regenerarnos.

*
* *

La esperiencia acredita cuan deplorable y perjudicial para nuestra marina de guerra es ceder á una empresa arrendataria el Arsenal de la Carraca.

Sin ejemplar, como ya hemos dicho, en otras naciones, podemos recordar otro hecho análogo al del proyecto del articulista J. G. H. llevado á cabo en el año de 1825 en nuestra península, precisamente tambien sobre trabajos contratados en el mismo Arsenal de la Carraca.

Nuestros benévolos lectores podrán deducir las consecuencias que produjo y verán justificados una vez mas que léjos de obtenerse beneficios para la marina de guerra con los indicados contratos, ántes por el contrario, los resultados fueron funestos y lamentables.

La sola narracion del estado en que se hallaba el Arsenal al ser cedido por la Hacienda à la empresa particular española que contrató sus obras, y la situacion en que quedó al terminarse la mencionada contrata en el año de 1842, son suficientes pruebas de las enormes y sensibles pérdidas que esperimentaron nuestra escuadra y los intereses de nuestra pátria.

Corria el referido año de 1825 y los caños del Arsenal de la Carraca eran ocupados por un considerable número de buques, que si bien en estado de desarmo, sus condiciones eran tan inmejorables que causaban la admi-

racion de propios y la codicia de los extraños.

Sus amarras dificultaban en muchos casos el tránsito de embarcaciones menores y de cabotaje que surcaban sus aguas dirigiéndose á los puertos inmediatos.

Treinta y seis almacenes de depósito, que aun existen situados en el suelo del mismo Arsenal, servian para custodiar en ellos los cargos pertenecientes á los buques y se encontraban atestados del *pendiente* propio de 30 navíos de línea y 10 corbetas. Habia en abundancia jarcias, aparejos, velàmenes, guarnecimientos y maniobras de firme y volante.

Además de este inmenso material, tambien se encontraban en depósito otros innumerables efectos pertenecientes á los cargos de condestables, carpinteros, calafates, veleros, herreros, vitácoras, armeros y maestres de vìveres, así como los cargos que no constituyen *pendiente* respectivos à los contramaestres de aquellos buques.

Los antiguos tinglados de construccion para embarcaciones menores, se encontraban repletos de estas, procedentes del desarmo de los referidos buques.

El magnífico edificio denominado Almacen general de pertrechos, depósito de efectos en estado de acopio, se hallaba provisto con suficientes existencias para surtir y satisfacer las necesidades de un nùmero de buques mucho mas respetable que los fondeados en los caños del Arsenal.

Sus departamentos interiores abundaban en superiores jarcias y efectos elaborados clasificados con relacion à sus diferentes tipos y clases.

Otro de aquellos contenia en depósito lonas, material de primera necesidad en aquella época, suficientes para surtir navíos, fragatas, corbetas, bergantines, etc.

El almacen de pertrechos escluidos, existia lleno de calabrotes, jarcía trozada, maniobra, velámenes y otros

innumerables efectos. No pocos almacenes diferentes, estaban ocupados con crecidísima cantidad de maderas que por no poderlas contener todas, yacian en gran parte apiladas en terraplenes. Otras muchas de construccion, con innumerables piezas de extraordinario valor, estaban enterradas en las riberas de los caños, las marismas y otros grandes depósitos.

Los bien conservados Talleres de maestranza se encontraban provistos y enriquecidos con todo género de aparatos y útiles necesarios.

Los Diques del Arsenal estaban en excelente estado de conservacion y uso, como lo demostraban las muy importantes construcciones y carenas que en ellos se verificaban. El llamado de perchas, construido exclusivamente para la conservacion y depósito de las mismas, se encontraba tan abundante de ellas que surtia de este material, entónces de un valor crecidísimo, desde los navios de tres puentes hasta las goletas mas pequeñas.

En tal estado se hallaba este Arsenal, cuando fué entregado por la Hacienda á la empresa que nos referimos, en una época en que si bien no se encontraba esta desahogada y con suficientes recursos para la rehabilitacion de la Armada, en cambio, contaba con riquezas almacenadas en sólidos y espaciosos edificios.

Como comprenderá el articulista J. G. H., no es posible que en la época presente pudiéramos ceder nuestro Arsenal de la Carraca en mejores condiciones que entónces se encontraba. Indudablementeque esperará ilusionado con su proyecto que la Nacion española engrandezca su Armada, y que la empresa atendiendo á las necesidades del Estado, las anteponga á el lucro particular que podria alcanzar con tan ventajoso arrendamiento. Mas esto està, contra la índole y el espíritu que preside en todo lo que sea negocio comercial, porque es conspirar contra los

intereses propios de una bien organizada sociedad mercantil.

Díganlo sinó los funestos, lamentables y trascendentales resultados, que aun hoy deploramos, obtenidos por la Armada española con desprestigio del poder de nuestra Nacion.

Aquellos enriquecidos y bien pertrechados almacenes, suficientes para dotar à una poderosa escuadra, quedáron desprovistos de tanto material, indudablemente de una manera *efímera*; sus techumbres, sin ser reparadas de las inclemencias de tan largo tiempo, quedaron sirviendo de abrigo à solo sus empolvados pavimentos. El edificio conocido por el malecon, en destruccion. El Dique de perchas, sin ninguna que poder facilitar; las excelentes calderas de cobre de la casa de sierras, desaparecieron; multitud de cañones tambien de cobre y que servian en las *paradas de fuelles*, fueron mágicamente reemplazados por otros de hierro; y no pocos efectos, que omitimos sus detalles, fueron aplicados sin duda en obras cuyo aprovechamiento se consideró mas indispensable.

Los buques surtos en sus caños, segun hemos referido durante el tan largo periodo de la mencionada contrata, quedaron en tan punible abandono, que no pocos se fueron à pique, sepultándose sus restos en los mismos puntos donde ántes flotaban: otros, deseando que no sufriesen igual suerte, recibian lijeras carenas que no eran suficientes para repararlos y venian á sepultarse sucesivamente como sus compañeros; y muchos eran metidos en dique para ser desbaratados, formando con sus restos inmensas pilas de leña que fueron consumidas en las obras del contratista y cocinas así militares como particulares del Arsenal.

Tan desdichados fines tuvieron los navíos, *Algeciras*, *San Gabriel* y *San Francisco de Paula;* las fragatas *Ibé-*

ria y *Proserpina*; las corbetas *Descubierta*, la *Forastera* y la *Diamante;* la urca *Aurora* y otras varias naves perdidas con detrimento de nuestras fuerzas navales.

Aun hoy, apesar de tan largo tiempo trascurrido, yacen en los caños del Arsenal algunos otros buques sepultados en el cieno y el fango de sus fondos.

Desaparecieron para la marina y funestamente se perdieron para la Nacion, aquellos grandiosos elementos con que pudieron demostrar al mundo entero una potente flota realzada con el heròico valor de las intrépidas dotaciones españolas.

¡Cuán funesto periodo el de la contrata durante el cual puede decirse, que nuestro Arsenal de la Carraca fué el panteon de innumerables y gloriosas naves de nuestra Armada!

Este deplorable resultado prueba al Sr. J. G. H. los graves inconvenientes é inmensos perjuicios que puede ocasionar otro nuevo ensayo de arrendamiento, entregando á la explotacion de una compañía particular que sustituya al Estado en la administracion de sus mas sagrados intereses.

En cambio y como contraste de lo que dejamos expuesto, cuando formaba parte del gobierno de la Nacion como ministro de marina el inolvidable y Excmo. General Sr. Armero y Peñaranda, con iniciativa patriótica y como representante del Estado en el respectivo ramo, dió principio sin arrendamientos malhadados à la reparacion de tantas pérdidas infructuosas con la construccion de los vapores *Lepanto*, *Vasco Nuñez de Balboa* y *Hernan Cortés*; la corbeta *Mazarredo*; la urca *Marigalante* y los bergantines *Valdès* y *Galiano*, que acredita y confirma en sus anales la estadística naval del Arsenal de la Carraca. ¡Qué contraste entre la administracion durante la contrata y la del gobierno de la Nacion! Aquella,

produciendo la pérdida de inmensas riquezas; y esta, haciendo surgir de sus ruinas preciados buques de guerra!

¿Y querrà el articulista J. G. H. que demos al olvido tan desastroso ensayo, y con el recuerdo de tales precedentes seamos partidarios de otro nuevo? ¿Y quiere qüe la nueva empresa sea subvencionada por el Gobierno, *cuando mènos con 20,000.000 de reales al año*, asegurando así sus intereses en este Arsenal, que precisamente es el que peores condiciones ofrece para ser aceptado por la especulacion mercantil ó industrial? ¡Buena manera de salvar dificultades administrativas, imponiendo el sacrificio de 20.000,000 por lo ménos para la empresa del Arsenal de la Carraca! ¿Por qué no aplicarlos por sí mismo à mejorar sus condiciones en beneficio del fomento de la marina, sola y exclusivamente sin interesados mediadores? Estraño es semejante proyecto en quien tanto encarece la sencillez administrativa, reduciéndola (como si fuera posible) á la personalidad de un solo Jefe.

*
* *

Es condicion caracteristica y primordial de toda empresa industrial, el proponerse como fin pràctico de sus operaciones, la especulacion. Su mayor empeño é interés està en satisfacer esta necesidad al convertir su capital dinero en capital fàbrica, taller, fundicion, arsenal, dique, etc., etc., pretendiendo obtener con este cambio un lucro superior al que el dinero puede dar directamente por sí mismo. Anteponer cualquiera otro interés, que no sea el que redunde en beneficio de los individuos coasociados en la empresa, equivale á preferir el detrimento del capital empleado en la misma. Además, toda empresa por muy floresciente que sea su vida, muy grande el desarrollo de su industria y muy evidente que parezca

su porvenir, carece de la estabilidad necesaria para cimentar el buen resultado de servicios que han de obtenerse en larga fecha. Por eso prefieren contrataciones que produzcan utilidades inmediatas, mas bien que las mayores, lucrativas y pingües ganancias, si estas han de ser adquiridas en remotos tiempos. Posible es llegue un dia, en que por una de las muchísimas causas que fortuita ó intencionadamente pueden sobrevenir, ruede por tierra el próspero edificio de su presente, y sin medios de combatir el soplo de la adversidad y la decadencia, sucumba entre posibles peripecias, produciéndose en la empresa una inevitable bancarrota. Bien sea una guerra internacional, en la que nuestra pátria puede verse complicada; bien una interior, en la que se destrocen sus propios hijos; bien porque se encarezcan considerablemente los materiales necesarios para la industria; bien porque no se obtengan los rendimientos necesarios para cubrir el desarrollo de la empresa; bien porque no pueda disponerse ni aun del suelo en que ha de realizar sus trabajos; por último, bien por la falta de personal facultativo y técnico que lleve á cabo las construcciones, posible es, que estas y otras varias causas inicien, socaven y hagan sucumbir á la mas floreciente empresa. ¡Cuán deleznable es el edificio sobre el que estriba el cálculo y la negociacion de los especuladores! No son los intereses pátrios, no son los servicios del Estado los que se han de satisfacer por medio de contrataciones, ni de logreros que los ajusten á un tanto p.% y los valuen en renta anual que ha de ingresar en sus codiciosas cajas. ¿Y quiere el articulista J. G. H. cimentar la prosperidad que pretende en larga fecha para nuestra armada, en base tan falta de solidez, en vida tan ficticia, inestable y que puede derrumbarse quizá con el mas leve soplo de la adversidad? No; el elemento vivificador que constituye

el espíritu pátrio, necesita mas ostensible estabilidad y base mucho mas firme, donde asentar el sólido edificio de nuestra regeneracion y grandeza.

Los poderes de la Nacion difícilmente pueden faltar en sus administraciones; podrán obtener resultados mas ò ménos vigorosos, pero como no son producto del ágio ni de la especulacion, jamàs perece el desarrollo de la prosperidad nacional: podrán paralizarse los medios de accion por un punible abandono ó por circunstancias económicas, pero la ruina no se completa; mas tarde ó mas temprano se le imprime impulso al entusiasmo pátrio, y las mas difíciles y funestas situaciones se salvan como por encanto. ¿Y es posible que una empresa honrada, noble y generosa vuelva la espalda á tan caros sentimientos, dé al olvido el imprescindible sacrificio que envuelve el arriendo del Arsenal de la Carraca, lo utilice en provecho propio y ambicione lucrativos rendimientos? No hay empresa española que acepte de buen grado una contratacion contra la que se ha pronunciado el espíritu público. Bien ha manifestado el pais, salvo contadas excepciones, que desea incremento en todo lo que á la marina se refiere; aumento de material y reparacion de sus arsenales, lamentando que estos no sean mas numerosos y mas conformes con los modernos adelantos.

¿Es este asunto de tan escasa importancia y tan falto de trascendencia para el pais, y muy especialmente para la hoy empobrecida Andalucia, que no merezca meditarse mucho por el digno Ministro de marina, por la Junta consultiva de la misma, por el Gobierno y por las Càmaras? ¿Acaso debe resolverse ligera y sistemàticamente, como si fuera cosa indiferente el Arsenal de la Carraca, ó una simple cesion de su terreno, que no trajera consigo mas que beneficios, y no lamentables consecuencias?

Repetimos al Sr. J. G. H. que de ninguna manera

es posible que se juzgue como beneficioso lo que tanto asegura es factible en pró del fomento de la marina.

Nosotros no conocemos hasta ahora otras empresas armadoras que pudieran entender con el Gobierno en el arriendo del Arsenal de la Carraca, que las que hoy existen bajo la razon social de «Compañía Trasatlántica» y «Marqués de Campos.» Creemos que ni para la una ni para la otra es aceptable la base que propone el articulista J. G. H.

La compañia Trasatlántica que cuénta con un dique inmejorable y en tan buenas condiciones como pueden serlo los del Arsenal de la Carraca, y con el cual satisface las necesidades de reparar su acreditada flota, creemos como seguro que dificilmente querria hacer frente al arriendo, porque sus intereses están cifrados en el engrandecimiento de la marina mercante, que á tanta altura ha colocado en nuestra pátria.

Es seguro que aquella no quiere ni necesita medrar con los sagrados intereses de la marina de guerra. Amargos serian los resultados que obtendria en la imprescindible intervencion con que esta, en su ardiente celo por su fomento, fiscalizaria autorizadamente todos sus trabajos: enormes y crecidos serian los gastos que tendria que practicar para que quedasen asegurados los valiosos intereses que el referido Arsenal conserva y representa: infinitamente mayores serian los desembolsos necesarios para ponerlo á la altura que exige su futura explotacion, y no menores serian los dispendios imprescindibles para la adquisicion del conveniente material y del personal facultativo que hubiera de llevar á cabo los compromisos de tamaña empresa. ¿Y còmo podria nunca ofrecer á este personal la compensacion y el premio que merecieran sus servicios, concedièndole para el porvenir un retiro que le sirviese de amparo y refugio en la vejez y sosten de su

desvalida familia? ¿Cómo ha de inspirar, por muy respetable que sea la «Trasatlántica,» el entusiasmo al que la sirve, como entusiasmo imprime al que cobra su sueldo de la pàtria? ¡Cuàn enorme diferencia existe entre el servicio prestado á una empresa particular y el que se le presta à la nacion representada por el Estado!

La compañía Trasatlántica, es seguro que no lastimarà nunca los sagrados intereses de una maestranza que ansía como el que màs, el engrandecimiento de su pátria y para la cual está siempre dispuesta à sacrificarse.

Tampoco puede desconocer los funestos resultados del arriendo anteriormente hecho con perjuicio del país; pues es seguro, que por mucho que pretendiera desarrollarse, indudablemente no lo haría à conciencia, pues los errores económicos castigan tarde que temprano á aquel que los comete. Además, difícil sería desarraigar de la provincia de Cádiz y de su Departamento la idea de que la ambicion desmedida del lucro habia sido la norma y el móvil de semejante arriendo. Casi podíamos asegurar, que en este suelo andaluz no se vería con buenos ojos por nuestro pueblo la existencia de la flota mercante de una compañía que se acarreaba los odios al aceptar semejante contratacion, aun cuando fuese con perjuicio sin duda de las convenientes fuentes de riqueza creada en esta provincia, al calor de la industria naviera de la antigua compañía de A. Lopez.

No necesita la «Trasatlántica» para su engrandecimiento y desarrollo otro crédito y prestigio que el alcanzado por sus líneas de vapores, lascuales le rinden suficiente compensacion á sus sacrificios presentes.

Es evidente, que jamás se mostrará ingrata una empresa que tantas subvenciones ha gozado por sus servicios en la Nacion, queriendo aumentar hoy su capital con el arrendamiento de este Centro fabril de la marina de

guerra, que tanto y tanto se ha interesado en prestarle su eficaz auxilio, á fin de que llegara dicha empresa Trasatlántica á su mayor grado de apogeo y engrandecimiento.

En cuanto á la compañía del eminente y generoso patricio Excmo. Sr. marqués de Campo, en quien militan las mismas razones antedichas que en la Trasatlántica, podria suponerse que la falta de un buen dique que le es necesario para la reparacion de sus buques mercantes, es un incentivo que le estimula para aceptar el arriendo de este Arsenal de la Carraca. Pero trantándose del opulento Marqués, cuyo amor à la marina de guerra y muy especialmente al engrandecimiento de nuestra pátria está probado, no es de presumir abrigue pretensiones á una empresa que ha de producir el sacrificio del país en aras de su postrada situacion. ¿Cómo es posible imaginar siquiera, que el marqués de Campo ha de negociar con provecho propio y detrimento de los intereses nacionales, cuando en muchas ocasiones ha manifestado noblemente, que su mayor anhelo es anteponer el desarrollo de la riqueza pública, al beneficio aunque legítimo de una empresa particular? ¿Pues no le hemos visto posponer y renunciar grandes rendimientos que podria haber obtenido con sus buques mercantes, haciendo ofrecimientos al Gobierno que asombraban por el desprendimiento y generosidad que envolvian? Seguro es que si hubiese querido construir un dique en grandes condiciones, con ventajosa posicion y con menores desembolsos que los que le ocasionaría las reparaciones del Arsenal de la Carraca, lo tendria á estas horas construido. Así como la Trasatlántica tiene establecido su pequeño arsenal de reparaciones en la parte N. de Puntales, conocida por Matagorda entre el Arsenal y Cádiz, del mismo modo la compañia de Campos tendria el suyo al S,

en la parte opuesta en tan buenas ó mejores circunstancias, talleres, diques, gradas, etc., y en condiciones suficientes para satisfacer las necesidades de su fuerte linea de buques mercantes; sino tambien, para poder construir otros nuevos, desarrollando en nuestra Nacion, la hoy atrasada aunque muy importante industria naval española. Y en su imprescindible competencia con cualquiera otra compañia de su misma índole ¿no tendria más importancia aquella que hubiera creado intereses propios y permanentes, que no la que los procurase agenos y transitorios? ¿Con cuànta razon se diría que la empresa del Sr. marqués de Campo presiente poca vida, cuando solo aspiraba arrendamientos de algunos años, que es lo mas que el Gobierno concederia?

Confirman nuestro criterio, de que los propósitos que animan al opulento naviero son nobilìsimos y patrióticos, las manifestaciones hechas al pais de que no ansía otro ideal en sus vastos planes, que el florecimiento del comercio, sin odios ni rivalidades, y sin mas norte, que los buques mercantes de su linea crucen todos los mares, ondeando en sus topes la bandera española como símbolo de prosperidad y grandeza de nuestra querida España.

En su notable manifiesto, dirigído á la Nacion en el el mes de Noviembre próximo pasado, se demuestra palpablemente, que ni la ambicion ni el egoismo son los móviles del Excmo. Sr. marqués de Campo.

No quiere, ni busca medro para sus vastas empresas á la sombra y con perjuicio de los intereses del Estado. Decìa asì: «Ni busco antagonismos ni deseo comparaciones con nadie. Me bastan mis satisfacciones y me sobran mis propios elementos. El amor á nuestro paìs debe ser la enseña de todos, el mar es inmenso como la idea donde caben todos los esfuerzos y donde todas las empresas

y combinaciones mercantiles pueden agitarse y desenvolverse sin mezquinas rivalidades.»

«Tal es mi pensamiento que quiero hacer constar públicamente para conocimiento de todos.»

Hay mas, y de incalculable valor por cierto; el patriotismo mas desinteresado, y el generoso y noble pensamiento del opulento Marqués. Hélo aquì:—«Todo para mi pátria, ha sido constantemente el ideal de mi vida. Producto de honrado trabajo mis capitales, no aspiro á aumentarlos *con daño de nadie* ni pretendo *contratos onerosos que perjudiquen al tesoro público*. Entiendo en la ocasion presente que sin aventuras ni ulteriores cálculos puede mi flota llenar cumplidamente el servicio ofrecido. Si no es aceptado, mi patriotismo y desinterés han cumplido ya como buenos.»

Concluye su manifiesto con la siguiente promesa, tan patriòtica y levantada como justa y merecida por sus constantes esfuerzos. «El paìs sabe ya, que no le faltarán jamás mì lealtad y desinteresado apoyo, y el paìs y todos se convencerán de la sinceridad de mis actos.»

Ante estas declaraciones de un noble hijo de España, que no aspira à aumentar sus capitales con daño de nadie ni pretende contratos onerosos con perjuicio de los intereses públicos ¿es posible que considere conveniente y que ambicione le sea cedido en *arriendo el Arsenal de la Carraca, establecimiento fabril de la marìna?* De ninguna manera. No necesita el Sr. Marqués de este estìmulo para el progreso y mejor desenvolvimiento de sus rectas aspiraciones.

Su generosidad y desprendimiento en pró del fomento de la marina de guerra, lo ha manifestado de una manera desinteresada. No entra ni debe entrar en los càlculos de quien así se expresa el arriendo de un Arsenal que es esperanza segura para el porvenir de nuestra ma-

rina, orgullo y gloria de nuestra nacion, por su historia imperecedera, y plantel de una maestranza que dificilmente se logra sino despues de muchos años y con grandes sacrificios del Estado.

No son, repetimos al Sr. J. G. H., ninguna de las empresas españolas existentes las que acarician el ideal del arriendo; las que hemos mencionado, no nos negará que procuran acrecentar sus intereses sin que pretendan absorver los servicios que deben ser exclusivamente propios de la marina de guerra. Solo el considerar que semejante arriendo envuelve la posible ruina de un Departamento cuya vida es eminentemente militar, seria suficiente razon para que desecharan aquel propósito.

Cualquiera otra nueva empresa que se constituyese, ni tendria la competencia, ni el crédito naviero que las ya mencionadas; y seguramente podrian esperarse peores consecuencias que las ocurridas en el arriendo ya referido anteriormente, que las obtuvo fatales. ¿Por qué el articulista J. G. H. no nos presenta en su proyecto de arriendo mas que beneficios para la empresa particular, y sí sacrificios para el Estado que tiene que subvencionarla anualmente con 20.000,000 de reales? Si tal cantidad puede el Estado facilitar á una empresa, ¿por qué dar por pretexto del arriendo, precisamente el caso de que no puede facilitarlo para la Nacion? Cualquiera diria que la empresa lo es todo para el articulista J. G. H., y el Estado de la nacion española es muy insignificante en su comparacion.

*
* *

El Gobierno es y debe ser dueño de los destinos de la Nacion; debe tener muy en cuenta la responsabilidad moral que le obliga á mirar por el porvenir de ella, y

por eso le es imprescindible que administre todo lo que al bien pùblico se refiere, influyendo sobre los individuos en favor de las instituciones y en la obra de la regeneracion y progreso del Estado, del cual forman su principal parte.

Aprovechando los principios creados, los poderes públicos no solo dirijen y ejecutan las reformas necesarias sin derruir el edificio nacional, sino que promueven por sí mismo cuantos gérmenes pueden dar prestigio al pais que dirigen. Dejar de ser el Gobierno todo lo independiente, someterse á la tutela de una entidad individual ó colectiva, llámese empresa ó compañía industrial, seria perder su condicion esencial, rebajando su prestigio bajo el nivel de sus mismos súbditos y perdiendo su carácter imperativo quedaria como reducido á la nulidad patentizando el abatimiento de su poder. Ademàs, el mayor delito de lesa-nacion, que á nuestro humilde parecer puede cometer un gobierno, es el desprestigio que adquiere, perdiendo un tiempo preciosísimo para el pais, con ensayos que como el del arrendamiento, serán muy seductores para atraerse incautos, pero muy lamentables por sus consecuencias. ¿Y qué mayor evidencia de la esterilidad que ha de producir para el progreso de la marina de guerra el arriendo del Arsenal, cuando el articulista J. G. H. lo propone, fundándose en que el gobierno es impotente para poder utilizarlo por sí mismo? ¡Peregrino seria que este exigiera de una empresa lo que él no puede hacer producir ni sabe administrar, no obstante los grandes medios y elementos con que cuenta!

Los intereses públicos deben ser defendidos, no por la accion particular que fácilmente puede ser destruida, sino por el Estado; estos intereses, no pueden tener mas dueños que la Nacion, ni otros administradores facultativos que los gobiernos, pues no satisfacen una necesidad

particular sino el bien de todos los súbditos. Someter los servicios relativos à la defensa del territorio, propios del ejèrcito y la armada á una Empresa, seria marchar à la ruina en alas del mas odioso empirismo, seria marchar por la senda del individualismo emancipándonos de la tutela de un gobierno, que á la larga ni sabria defender nuestras vidas, ni nuestros lares, ni nuestras propiedades, ni administrarnos la justicia, etc., sino que deberiamos buscar empresas particulares, que nos garantizasen estos bienes políticos y sociales que no podiamos esperar de gobiernos que se declaran impotentes.

Dirá el articulista: que los servicios públicos exigen grandes gastos los cuales no siempre pueden desembolsar los gobiernos. Y nosotros decimos ¿qué ingresos, y cuantos gastos no figuran en los presupuestos correspondientes à servicios para el mantenimiento del ejército, cuántos gastos no ocasiona la correspondiente administracion de justicia, y otros muchos servicios, sin que se le ocurra á nadie que à causa de dichos gastos se desentienda el gobierno de administrarlos y los contrate con empresas industriales? ¡Risible argumento por no decir pueril, es el del Sr. D. J. G. H. asegurando que el gobierno debe desentenderse del Arsenal de la Carraca por los gastos que de utilizarlo puede ocasionar! ¿Pues qué, no se los ha de ocasionar con la cesion de arrendamiento, sobre todo cuando propone el articulista que él Gobierno subvencione à la empresa arrendataria nada ménos que con 20.000,000 de reales anuales, garantizándole además trabajo durante este tiempo?

Si lo que motiva la cesion es la penuria del erario, mayores seràn las dificultades que sucesivamente ha de esperimentar con semejantes desembolsos; máxime cuando habrà que agregar el tanto p.% de interés para la administracion de la empresa. Dificilmente lograria la

Nacion el reintegro de las cantidades que le absorviera la mencionada empresa, y esta sería la que verdaderamente mermaría su tesoro y la que en momentos aflictivos la obligaria á desatender tambien otras atenciones indispensables para el fomento de la Marina, y aplicar crecidos rendimientos para satisfacer los compromisos onerosos contraidos por el Gobierno en beneficio de aquella empresa arrendataria. Un paso mas, y ya no resultará la cesion, sino el completo abandono y la definitiva ruina del Arsenal de la Carraca, siguiendo el sistema de salvar los de Ferrol y Cartagena á costa de aquel. ¿Puede darse mayor abatimiento, ni mayores perjuicios para un gobierno que desea engrandecerse engrandeciendo la Marina de guerra? Sería semejante á aquel que queriendo salir de la penumbra en que se encontrara y quisiera buscar la luz, buscase esta en las tinieblas de la oscuridad.

No es el espìritu de empresas arrendatarias el que ha de beneficiar á la Nacion y á su Gobierno, ni es el que ha de reformar las condiciones actuales de la marina; no es el móvil especulador de una colectividad de negociantes, el que ha de fertilizar las buenas disposiciones en que se encuentra la opinion para conseguir un fomento que todos proclamamos como indispensable.

Si el Arsenal en cuestion lo considera el articulista improductivo, á causa no solo del mal estado de sus caños, sino tambien por su régimen administrativo, deficiencia en sus obras, ó por cualquier otro defecto de organizacion, ¿por qué no tiene el Sr. J. G. H. el patriotismo y abnegacion suficiente, para exponer los medios que estime oportunos, denunciando al par que lo defectuoso de sus obras, si esta es su apreciacion, los vicios y abusos que se cometan para que fuesen corregidos, cuya correccion redundaría siempre en beneficio de los intereses del Es-

tado? Nunca juzgariamos improcedente esta conducta, pues con ella se mejorarian los *malos hábitos* que cita, y no así con el proyecto de arrendamiento que tantos sacrificios representa para la Nacion. ¿Qué ventajas, que utilidades podria obtener una empresa, que no pudiera reportar el Gobierno? Si tantos y tan crecidos gastos se dice que necesita este Arsenal para reparar su estado, que se supone tan deplorable, ¿acaso una empresa no tendria que verificarlos?

Si para el Estado no puede contribuir con sus productos al fomento de la marina, ¿por qué milagro habia de servir para que una empresa pudiera construir, no solo buques de segunda clase para la Armada, sino tambien para buques mercantes de mayor ó menor porte? ¡Maravillosa administracion la de la Empresa, y funestísima, al parecer del articulista, la del Gobierno!

¿No es original tal contraste? Ciertamente que para nosotros es este un enigma de imposible solucion. Pero si los productos que obtiene una empresa son tan exhorbitantes ¿por qué no arrendar entónces los tres arsenales? Como consecuencia lógica, el Estado obtendria mayores beneficios y la marina de guerra se reorganizaría como por encanto.

Dirá el articulista; que lo que motiva la predileccion por este Arsenal es el mal estado en que se encuentran sus caños. Pues en este caso lo que procede, como de ello se ocupa el Gobierno, es la limpia inmediata, que bastante falta hace por cierto. Despues de todo, no es abrir el Serápeun del canal de Suez ni la apertura de algun otro Itsmo, sino verificar un dragado en fango, en condiciones fáciles de extraer, con el auxilio de las dragas y gánguiles que existen en este Arsenal, empleando para ello el número de penados necesarios que contribuirian à hacer mas econòmica la operacion. ¿Cuenta con estos

recursos tan indispensables y económicos, ningun industrial ni arrendatario? Decididamente podemos asegurar que no. ¿Son por ventura los inconvenientes que el articulista encuentra, á causa de que este establecimiento esté administrado por el Estado; ó porque las obras que en él se ejecutan, no corresponden á los gastos que proporciona su entretenimiento, ni al interés del capital que los mismos representan? ¿Y cómo se comprende entónces, que un arrendatario, que no contase con grandes demandas de trabajo, habia de sostener un Arsenal cuyos gastos de entretenimiento y el enorme tipo de arrendamiento le habia de producir indefectiblemente una ganancia negativa? ¿Y cómo se habia de sostener por un particular ó empresa arrendataria un Arsenal, pagando el interés correspondiente al capital que representa, sin contar con la necesaria demanda del Gobierno y de la industria privada? He aquí por qué el articulista para salvar la dificultad, procura dejar garantidos, no los intereses de la Nacion, sino los de la compañía particular arrendataria deseando que sea subvencionada esta con 20.000,000 de reales.

Ningun Gobierno, es seguro permitiria tamaño sacrificio, con perjuicios tan claros y evidentes; pues esto sería faltar á la rectitud de sus principios.

No puede ni podrà nunca consentir, ni ver indiferente que por la eliminacion de un Arsenal de tanta importancia, queden rebajados los elementos con que cuenta decididamente para dotar al pais del número de buques necesarios que, por su representacion é importancia, coloque su Marina á la altura de las necesidades de la época, elevando así el prestigio de la Nacion.

El Arsenal que á juicio del articulista no reune condiciones para contribuir al *Fomento de la Armada*, construye y bota al agua, á pesar del mal estado de sus ca-

ños, el gallardo y sólido crucero *Castilla*, sin dificultades de ningun género; construye el *Alsedo* de bien distinto porte, precioso tipo como cañonero de hierro, con tanta celeridad como lo hubiera verificado la mejor y mas bien montada empresa nacional ó extranjera, y tiene montado hoy mismo en sus gradas, sin envidiar en nada á los modelos mas acabados, un aviso de hierro nombrado *Infanta Isabel*, de 64 metros de eslora, buque de segunda clase, y dos cañoneros del mismo material *Elcano* y *Magallanes*, de 48 metros.

Tampoco debe dar al olvido el Gobierno, los inmensos sacrificios que le cuesta crear un plantel de inteligente maestranza, que realice los adelantos que alcanzan hoy las obras encomendadas á aquella. No lo ha conseguido, sino à costa de laigo tiempo y grandes desembolsos de dinero. La acreditada inteligencia y laborioso celo de la maestranza del Arsenal de la Carraca, ha merecido espontàneos elogios de los mas elevados Jefes del Estado. El ser nosotros parte interesada (aunque la mas humilde), nos prohibe encomiarla tributàndole los justos elogios que se merece. ¿Cuál sería el porvenir con que premiaria una empresa industrial, la constancia, actividad é inteligencia de esta maestranza, que pudiera competir con el que puede premiarla el Gobierno? ¿Qué servicios públicos podria exigersele de índole distinta á la de los servicios industriales? ¿Es de esperar que los derechos adquiridos por la actual maestranza, fuesen reconocidos y satisfechos por otra empresa mas que por el Gobierno mismo? En este caso ¿con qué industriales facultativos contaría la empresa particular, ni qué servicios podria prestar esta maestranza cuando el Gobierno seria el autorizado á disponer de ella? No olvide el Sr. J. G. H. que los hechos històricos, son criterio que inducen al hombre á sacar lógicas consecuencias de su realidad, sino

queremos caer en el excepticismo histórico. No olvide, que con el arrendamiento que propone hemos de renovar la época desgraciada para este Arsenal, cuyas consecuencias funestas para la marina dejamos arriba consignadas. Aun todavia recuerdan nuestros padres, y algunos de los actuales operarios, los hechos ocurridos con aquel mencionado arrendamiento. Desapareció á la desbandada una maestranza que era plantel de excelentes aprendices, llamados à ser en su dia un valioso é irremplazable elemento industrial; llegó el doloroso caso, de no encontrar aquel contratista el personal indispensable para emprender las obras, composiciones y carenas que tenia que practicar. *La idea del lucro*, era el móvil que rebajaba los sueldos necesarios à la maestranza y lo que es consiguiente, bien pronto emigraron los operarios en busca de mejores utilidades. Llegó el caso de que, para cumplir con las disposiciones del gobierno que exigia de la empresa actividad y rapidez en los aprestos, esta se confesara impotente, reclamando que las autoridades le auxiliasen en la busca de maestranza y à *manera de leva* eran conducidos los operarios al Arsenal cuyos domicilios investigaban los cabos de matrícula.

Si esto sucedía en aquella época, en que la mayor parte de la maestranza estaba matriculada, ¿qué no sucedería hoy que no lo está, y que la mayoría de los indivíduos que la componen no tienen contraido semejante compromiso?—Tenga por seguro el articulista, que las compañías industriales mas próximas se aprovecharian de la dispersion de estos operarios, ofreciéndoles jornales mas superiores en momentos de conveniencias, y la empresa arrendataria se vería obligada á no poder conservar sus tipos con perjuicio de sus intereses y de los del Gobierno. Estamos oyendo todos los dias, la multitud de huelgas que ocasionan inmensos perjuicios á las empre-

sas particulares y al órden público, con desprestigio de los Gobiernos ¿y se ha oido alguna vez que en las dependencias del Estado se declaren en huelga sus operarios?

El distinguido hombre público ex-ministro de la gobernacion D. Francisco Silvela, que ha tenido ocasiones de tocar bien de cerca en elevados puestos lo conveniente à la administracion y al Gobierno español, decia hace pocos meses en el Ateneo de Madrid, refiriéndose al servicio de ferro-carriles, lo siguiente:—«Para evitar este monopolio que pone en manos de las compañías industriales un verdadero poder social, no veo mas medio que su adquisicion por el Estado; pues si los ferro-carriles son instrumentos de progreso nacional, *solo en poder del Estado deben estar*, siendo institucion no solo de derecho, sino de cooperacion, supliendo con su iniciativa y esfuerzo *lo que no alcanzan á realizar los indivìduos*. Así se evitaràn las subastas de hoy, y el abuso elevado ya à la categoría de institucion llamado *prima*, las declaraciones de *servicio general*, las prórrogas, las càbalas, las intrigas, donde empresas, Diputados y Gobiernos se agitan con general censura.»

Si tal es el criterio de tan ilustrado estadista, acerca del servicio de ferro-carriles, ¿con cuánta mas razon, no lo diria de los servicios de Arsenales, que son infinitamente mas esenciales y esclusivos de la iniciativa, administracion y fomento de un buen Gobierno?

Si la importancia internacional, si la grandeza sòlida y no efímera de nuestra nacion, estriba indudablemente en gran parte de la prosperidad de nuestra marina de guerra; ¿es digno y beneficioso á un Gobierno que se estima, el dejar al cuidado de particulares el porvenir de su armada? Esa seria la mas degradante y perjudicial de las abdicaciones.

REFUTACION

DE OTRAS BASES QUE ESTABLECE EL SR. D. J. G. H.

EN SU PROYECTO PARA EL

FOMENTO DE LA MARINA MILITAR.

Demostrados ya por nuestra parte los graves inconvenientes y los enormes perjuicios que envuelve para la marina y para el país el *malhadado arriendo del Arsenal de la Carraca*, alegando para ello pruebas à nuestro juicio de algun valor y fundamento, que justifican la necesidad de su conservacion para contribuir eficazmente á la regeneracion de nuestra armada; corresponde ahora nos ocupemos tambien, aunque no con la misma estension, de otras bases que abraza el proyecto del Sr. D. J. G. H. con relacion al «Fomento de la Marina.»

Nuestras consideraciones y la razon de nuestro humilde parecer, descansan en el mas justo principio de equidad, òrden económico y administrativo, estimando en lo que vale la cooperacion de la prensa y del espíritu público, en asunto de tanto interés para la Nacion como lo es en realidad el aumento de nuestra Marina de guerra.

Estimamos sobremanera la resonancia favorable que tan imperiosa necesidad ha causado en el país; pero no podemos convenir en la bondad de los medios que propone el articulista para conseguirlo. Uno de los que presenta al establecer las bases de su proyecto, considerándolo como necesidad urgente de la armada, es el punto primero, que dice así:—*El Arsenal del Ferrol se habilitará con los primeros fondos disponibles para construir los buques de guerra mayores que se construyan en ningun otro país, adquiriéndose todo lo necesario cueste lo que cueste.*

Montado el Arsenal del Ferrol de manera tan preferente y en las condiciones que propone el articulista dentro del plazo necesario *para construir en él los buques mayores que se construyan en ningun otro país*, ¿cree el Sr. D. J. G. H. que todos los elementos adquiridos y acumulados en aquel Departamento serian suficientes para dotar nuestra escuadra de combate del número de buques que deba aquella componerse, dentro del plazo prudente y perentorio para la regeneracion de la armada? ¿No se necesita para ello emplear tambien un periodo de tiempo ordenado, indispensable para inculcar y familiarizar la progresiva instruccion de su inteligente maestranza, por hábil y entendida que sea su direccion? El nuevo órden de construcciones que ha de emprender y realizar forzosamente esta maestranza; no exige de suyo la competente é indispensable instruccion para adquirir los conocimientos y práctica necesaria, á fin de ejecutar acertadamente las obras que se le hubieran de confiar?

Sabido es, que la instruccion y los conocimientos prácticos no se adquieren en un dia dado y como por encanto; es indispensable sean obtenidos con algun fundamento. Sin que antes no tengan aquellos la base de principios teóricos, aun cuando estos sean elementales, la prác-

tica no es perfecta ni se obtienen las ventajas que envuelve el nuevo òrden de construcciones, y muy especialmente tratándose, como quiere el articulista, de los *buques mayores que se construyan* en paises mas adelantados que el nuestro. Obtener tan superior analogía y sobre todo concentrando las obras de magnitud é importancia en el solo Arsenal del Ferrol, es altamente irrealizable en breve tiempo sin agotar inmensos recursos del presupuesto de marina. Porque ¿cómo hemos de concebir proyectos para el fomento de la marina, de aquellos cuya realizacion se han de llevar á cabo *cuesten lo que cuesten?* Pues precisamente este es el problema este es el fundamento de que carecemos. Ni existe personal en condiciones de emprender aquellas gigantescas obras navales, ni existe dinero en el tesoro público para que concibamos fantásticos proyectos, muy buenos como productos de la imaginacion, pero inùtiles en el terreno de la práctica.

Es cierto que existen en la Nacion personas sobradamente cientificas que pueden desarrollar la industria naval y llevarla à su realizacion práctica. ¿Y con acumular en el Ferrol todo este personal científico y todo el material necesario *cueste lo que cueste*, tenemos cuantos medios son precisos para emprender las atrevidas construcciones que admiramos en marinas extrangeras? Necesario es estudiar estas en todos sus adelantos, conocer en todos sus detalles las indispensables y esenciales formas de fabricacion, atender á cuantos medios sean convenientes emplear para obtener buques de tan inmensa perfeccion, y esto de la manera mas pronta, económica y acertada. Y si los que están llamados á ejecutar y desarrollar con resultados son no solo las personas cientìficas que han de plantearlos, sino tambien muy principalmente los operarios que figuran en los arsenales, ¿cree el articulis-

ta, que las condiciones de nuestras maestranzas en general están á la altura indispensable de conocimientos prácticos, para sin vacilaciones ni entorpecimientos emprender tan atrevidos proyectos? Desgraciadamente, por no haberlo permitido el tesoro público sin duda, nuestras maestranzas no han tenido ocasion ni oportunidad de remontar en alas de sus inmensos deseos el indispensable vuelo, ni ha adquirido la suficiente práctica para construcciones de la índole que el articulista propone. Despues de todo, en nuestra Nacion carecemos de un modelo; necesario es adquirirlo en el extranjero, y aun así, no sería posible descomponerlo en piezas, ni estas por sí solas nos habian de instruir en las reglas de su construccion. Esta es una verdad dolorosa; pero que forzosamente tenemos que resignarnos á confesarla. Algo se ha querido hacer en la Marina, creando el Gobierno en los Arsenales escuelas de maestranza; pero los resultados no han sido hasta hoy, ni pueden ser, todo lo provechoso que eran de esperar. ¿Y por qué? Porque las ciencias industriales están muy desarrolladas en indivíduos de cuerpos facultativos; se profesan por un determinado número de distinguidos ingenieros con aptitudes muy suficientes para plantear sus proyectos; pero no corresponde la instruccion del obrero que ha de llevarlos á término. Se nota un vacio bien deplorable por cierto entre el que enseña la teoría y el operario que necesita la práctica. Para llenarlo, es preciso un personal intermedio que en union con el personal científico estudiase en el extranjero, y luego uniéndose en los talleres con los operarios, interprete y haga realizar con acierto y órden los adelantos y reformas indispensables para el progreso de la industria Naval. Estos auxiliares de los ingenieros, llamados á estudiar en union con aquellos la parte esencialmente práctica, llevarian á los talleres los medios tambien prác-

ticos de construccion. Al propio tiempo, seria un porvenir de mas dilatado horizonte, tanto para el maestro auxiliar, como para el operario industrioso que ambicionase progresar en sus conocimientos. ¿Por qué no se han de pensionar en el extranjero ó agregar à comisiones científicas, maestros de arsenales? ¿Pues no se envian aventajados artistas y se pensionan para estudiar las bellas ártes? He aquí porqué tendrá que convenir con nosotros el articulista D. J. G. H. en que no es posible centralizar en los arsenales, y por lo tanto en el Ferrol, esos elementos que propone, sin contar con los brazos indispensables y pràcticos para que pueda llevarse á cabo su proyecto en los tiempos actuales.

No negamos, á pesar de lo espuesto, nuestras buenas dotes para alcanzar algun dia el desarrollo de la industria Naval, y que en ella podremos competir con la del estranjero. Pero tampoco se nos deberà negar que al presente nuestros adelantos no se encuentran á la altura de los de otras naciones à las que deseamos imitar.

Pretender como pretenden algunos hombres de ciencia muy teóricos pero poco prácticos, realizar en un dia la obra que precisa muchos años, es poco ménos que un milagro si llegara á conseguirse, sin haber soportado largos y penosos sacrificios para llegar á tan maravilloso resultado, consiguiendo así el mayor grado de explendor y apogeo. Interesa y muy mucho no dejarnos arrebatar de nuestra imaginacion fogosa y ardiente, como meridionales, para que no se diga con justicia que no poseemos la virtud de *saber esperar*.

Necesario y urgente es entrar de lleno en la senda de la reforma, pero que esta se verifique sin precipitacion, con equidad y con prudencia. Interesa caminar en asunto tan trascendental è importante, inspirándonos en las necesidades y aspiraciones legítimas de la marina para

llegar á obtener su anhelada regeneracion. Seducidos por aventurados proyectos, nos exponemos á caer en un abismo, donde se sepultaria gran parte de la riqueza pùblica, sin que basten los recursos de la ciencia para subsanar los males causados en un momento de imprevision.

Por otra parte, los cuantiosos recursos que hay que emplear en la adquisicion de máquinas y aparatos indispensables para con ellos acometer con éxito las nuevas construcciones navales ¿piensa el articulista sean estos adquiridos en la industria nacional que no puede surtirnos de tales elementos, ò en el extranjero á donde no quiere se lleven nuestros recursos? ¿Cuál es la casa fábrica española donde pueden adquirirse los tales elementos para con ellos alcanzar una reforma de tamaña magnitud? Nuestra confesion, siempre dolorosa y sensible, está hecha; no nos hagamos ilusiones.

Ademàs, la subdivision del trabajo es la base en que descansan los inmensos beneficios que en la práctica se obtienen ¿por qué no distribuirlos en todos los arsenales en la escala relativa à nuestros recursos, á nuestras necesidades y á sus medios de construccion? Centralizar en aquel arsenal de Ferrol los trabajos para emprender en él *los buques mayores que se construyen en ningun otro pais*, forzosamente tendria que emplearse por término medio, seis años en la construccion de los nuevos y gigantescos tipos navales modernos.

Si al período de tiempo dicho se agrega el indispensable, aunque se verifique de manera simultánea, que hay que emplear para las nuevas instalaciones de aparatos, edificacion y reformas necesarias en útiles y artefactos, daria por resultado que trascurrido dicho tiempo, no solo no tendríamos buque alguno como producto y consecuencia del proyecto del articulista, sino que los pocos viejos que componen hoy el núcleo fuerte de nuestra es-

cuadra, que se hallan en el último tercio de vida, serian dados de baja perdiendo por completo nuestra débil armada toda representacion en buques de alto bordo. ¿Es esta la manera de reorganizar y atender al fomento de nuestra marina? Confesamos ingénuamente que no la vemos; tampoco entendemos los fines que se puedan alcanzar, al aceptar este punto del proyecto.

Vea, pues, el articulista los perniciosos efectos que habia de producir centralizar todos los adelantos y los conocimientos que de ellos se derivan en el solo arsenal de Ferrol, con detrimento de los demás arsenales, que à su vez podrian contribuir con sus trabajos, tanto generales como parciales, en la construccion de buques de alto bordo contando entre estos, acorazados potentes, con grandes y extraordinarias ventajas económicas de tiempo y de dinero.

*
* *

Seguiremos al articulista en otro de los puntos ó bases en que divide su proyecto para el fomento de la marina, el que á nuestro humilde juicio, no puede considerarse como de feliz inspiracion.

El asunto es un nuevo ensayo, para el cual propone el referido articulista en la base 6.ª de su proyecto, que se desarrolle en Ferrol la fabricacion del acero *«Martin Siemens.»* Dice así su proposicion:—6.º *En Ferrol se instalarà un taller de acero «Martin Siemens,» para aprovechar todo el hierro y acero de desecho del Estado en nueva fabricacion de acero dulce.*

Esta proposicion desde luego contrasta muy mal con los propósitos que animan al articulista respecto al desarrollo que ambiciona, favorable siempre á la industria particular. Es decir, que el Sr. J. G. H. protector deci-

dido de la industria privada no quiere que esta fabrique el acero «*Martin Siemens*» con los desechos de los arsenales, adquiridos en pública licitacion con beneficios para la referida industria y sin perjudicar en nada los intereses del Estado. Su deseo, por lo que se desprende de esta parte de su proyecto, es que el Estado explote oficialmente esta industria, con notable perjuicio entónces de la particular por la que tanto aboga.

La reconocida competencia del articulista en los asuntos industriales, la asìdua atencion que presta al constante desarrollo de los mismos, y mas que nada su valioso y eficaz concurso, no solo por la índole de sus muchas y acreditadas publicaciones, tan al por menor de cuantos progresos en aquellos tienen lugar, todo esto evidencía que no son para él desconocidas las industrias fabriles del país, ni el desarrollo tan ámplio que en algunas de sus principales fàbricas es de esperar, con la cooperacíon decidida de fuertes compañías que aportan con tal objeto enormes capitales para su instalacion.

Persuadidos como estamos de que no desconoce los adelantos que en aquella industria se intenta realizar por la iniciativa particular, no tendremos que hacer mérito de los puntos ó establecimientos donde se verifican, bastando á nuestro propósito hacer referencia á uno de los proyectos ó tentativas mas recientes y de mayor importancia para el país. ¿No es cierto que se vá á constituir en Bilbao una sociedad industrial, cuyo capital no bajará seguramente de 25.000,000 de pesetas, para desarrollar en grande escala la fabricacion del hierro y del acero, planteando tambien la de este último bajo la base de fabricacion «*Martin Siemens*»? ¿No ès cierto asi mismo, que la instalacion ha de tener lugar tomando como punto de partida la Fábrica del «*Cármen de Baracaldo*,» con parte de las minas y forjas del Gurriezo? ¿No es cier-

to igualmente, que existen además con tal objeto hechas ya proposiciones para adquirir la fábrica que tenia el marqués de Mudela en el *Desierto?* ¿Este importante establecimiento fabril é industrial, no se va á montar á la altura de los mas renombrados del extranjero? Luego entónces, ¿à qué montar en Ferrol tal industria con los crecidos gastos que ocasiona y representa la fabricacion del acero «*Martin Siemens*,» cuando este material puede ser adquirido por la Marina, en el Establecimiento industrial que dejamos mencionado? ¿Los cuantiosos recursos que representan los gastos de instalacion y desarrollo oficial de tal industria, no se los cercena el Sr. J. G. H. á los extraordinarios intereses que se necesitan aplicar exclusivamente al ambicionado fomento de nuestra Marina de guerra? ¿Qué es entónces lo que se propone? ¿Proteger la industria oficial, ó la particular por la que tanto procura?

Si el Estado há de ser industrial con beneficios altamente económicos, claro es que dejarà de utilizar los productos de la industria particular no acudiendo á su mercado, no convocando concursos ó licitaciónes y omitiendo por consecuencia, la directa proteccion que debe á la privada en el país. ¿Cuáles serian los beneficios que nos produciría entónces el planteamiento oficial de tal industria en el Arsenal de Ferrol?

No vemos pues la razon, para que el articulista proponga se fabrique en aquel Arsenal el acero *Martin Siemens* por cuenta del Estado, imponiéndole à este los onerosos gastos que para su instalacion son necesarios, *por poco que aquellos representen*, para el fomento de nuestra armada, cuando la industria particular se hallará en breve muy felizmente y con aplauso del país, en condiciones de poder satisfacer las demandas del artìculo y surtir con el mismo las necesidades de la marina.

Otras varias razones pudiéramos aducir para hacer resaltar mas los inconvenientes que presenta el desarrollar en Ferrol la fabricacion del acero *«Martin Siemens.»* Nnestro propósito queda satisfecho manifestando, como lo hacemos, no ser este punto tan esencial que decididamente influya en el fomento de nuestra Armada, considerándolo poco compatible con el verdadero progreso y desarrollo que deben darse á las construcciones navales, sin distraer de ello, asunto primordial é importante, los recursos que con tal objeto destine el Gobierno para el anhelado aumento de la Marina de guerra.

En suma, por muy cerca que presenciamos las necesidades de la marina, creemos firmemente, que además de ser perjudicial á los intereses del Estado el plantear en Ferrol esta industria, lo es tambien á la Marina misma, distrayéndole sus recursos en instalar y desarrollar dicha fabricacion sin que por ello se favorezca en nada la industria privada; antes por el contrario, se le crea á esta una traba ó cortapisa importante, que paralizaría su desarrollo, matándola al nacer.

*
* *

Continuando nuestro propósito de combatir imparcialmente algunas de las bases del proyecto del Sr. D. J. G. H. para el fomento de la Marina, plausible obra de nuestra regeneracion marítima, propone asi mismo dicho señor que se recurra á la industria particular Española. Desea que la referida industria se ocupe en la construccion de buques para el Estado de los de 3.ª clase, invirtiendo en estas adquisiciones, las cantidades sobrantes de los fondos de construccion destinados á los Arsenales de la Marina. Dice así el punto 8.° de su proyecto:—*«Los fondos de construccion que no puedan invertirse en los Arse-*

nales del Estado y de la Carraca, podrán invertirse en comprar buques de 3.ª clase á la industria particular española.»

¿Cuàl es la causa por la que el articulista propone se recurra á la industria particular en demanda de construcciones de buques de 3.ª clase? ¿No disminuye en su proyecto un Arsenal del Estado, y dota á los otros dos del material conveniente y necesario, *cueste lo que cueste*, para con ellos atender en mayor escala al fomento de la Marina? ¿Qué sobrantes de fondos son los que piensa se apliquen, para adquirir en la industria particular los buques que propone? Los Arsenales dotados como dice, deben ser suficientes para alcanzar tan deseado fin; en ellos se han de consumir los recursos necesarios para regenerar nuestra Marina. ¿Y por qué se ha de recurrir á la industria particular, cuando el Estado dispone de un Arsenal mas, el Arsenal de la Carraca? ¿Acaso es porque lo considera ya en arriendo, al vaciar su proyecto, para que se verifiquen en el mismo las construcciones que propone con los sobrantes de Ferrol y Cartagena? ¿Luego entónces qué beneficios reportaría tener la Carraca cedida à una empresa particular, si tampoco la considera el articulista con suficientes elementos, para que *los fondos de construccion sobrantes* pudiera aquella invertirlos en la construccion de buques de 3.ª? ¿Es sin duda, que á pesar de *las enormes dificultades y grandes pérdidas que le produciría á la Empresa el seguro ò garantía de los 20.000,000 de reales al año cuando ménos*, todavia no está satisfecho, y propone se recurra además á la industria particular Española? ¿Qué obras se practicarían en este caso por la empresa, con relacion directa al fomento de la marina? ¿Qué beneficios son éstos, que á pesar del arriendo hay que contratar con la industria privada los buques de 3.ª que puedan adquirirse con los recursos sobrantes de los

Arsenales? ¿Cuáles son entónces los beneficios que nos produciría la empresa arrendataria, que à pesar de lo espuesto no podía construir los buques de 3.ª? Ningunos.

Si los arsenales del Ferrol y Cartagena han de trabajar con una consignacion aumentada, haciéndola productiva, en la medida que reclaman las urgentes y perentorias necesidades de la Armada naval, claro está que se aumentarán los acopios, se ampliará el número de operarios, se adquiriràn en la industria privada los objetos y efectos que completen su armamento; y en este caso, no nuevo seguramente, sucederà que la consignacion no solo no alcanzará à cubrir las múltiples necesidades, como sucede por regla general, mucho mas en la especialidad del caso en que tan indispensables y convenientes son los acopios, no resultando por esta causa sobrante alguno para adquirir con él, los buques de 3.ª que debería construir segun el proyecto, la industria particular española.

Si con los sobrantes de Ferrol y Cartagena segun vemos no se pueden adquirir buques en la industria particular ¿será la empresa arrendataria la que los facilitarìa, de la enorme prima de 20.000,000 de reales? Y si esta es la garantia que exige para asegurar los trabajos *al año cuando ménos* en el Arsenal de la Carraca ¿qué sobrantes puede tener en este caso la empresa, para adquirir con ellos buques de 3.ª en la industria particular? Ningunos, volvemos á repetir.

Lo que sucedería seguramente en el desgraciado caso que venimos combatiendo, arrrendado ya el Arsenal de la Carraca, y sin sobrante alguno en los otros arsenales que aplicar á la construccion de buques de 3.ª, que no se podrian adquirir de ningun modo los mencionados buques. La Empresa haria entónces un buen negocio de explotacion, aumentando la grandes existencias

de sus cajas; sin conseguir por ello que el Estado *recibiera raudales de oro*, y los inmensos beneficios que le habia de producir la construccion en solo los arsenales del Ferrol y Cartagena auxiliados por la *Empresa arrendataria del Arsenal de la Carraca* con los buques de 3.ª clase; y es seguro que ni este ni aquellos llegarian por los medios que se propone á dotar al país de una escuadra formidable compuesta de *los mas potentes y modernos tipos navales*.

¡Pobre pátria! ¡Cuànto puede el poderoso resorte del *patriotismo*, que tu decadencia quieren convertirla en escala de engrandecimiento para empresas particulares!

*
* *

Para obtener la importante y bien meditada regeneracion de nuestra armada y conseguir con las bases que establece el Sr. D. J. G. H. su verdadero fomento, propone una tan trascendental de suyo que afecta á la organizacion del personal de la marina. No debemos pasar en silencio lo impropio de la reforma, manifestando se haya en contradiccion completa con la lógica razonable y el buen sentido en que debe inspirarse.

La base 7.ª una de las mas importantes del proyecto del autor de «Lo práctico» para el fomento de la Marina que es á la que nos vamos á referir, es la siguiente:»—7.º «*Se nombrarà un Jefe responsable de la construccion naval, con ámplias facultades para decidir perentoriamente sobre todos los asuntos relacionados con la construccion naval, y que sea el Jefe de los Comandantes de arsenales con quien se entiendan directamente.*»

Como se vé, el articulista para llegar á obtener con las bases que establece el fomento de la marina militar, no subordina en nada ni para nada sus levantados pro-

pósitos; ni con relacion al respetable personal de tan benemérito cuerpo, ni á su organizacion; merma las atribuciones de elevados cargos de su instituto, que en nada afectan ni pueden afectar al engrandecimiento de nuestro poder naval. Anula por completo y de una plumada como vemos mas arriba, la importancia, atribuciones y facultades, que lastimosamente aparenta desconocer, de los Capitanes Generales de los Departamentos, inmediatos delegados en los mismos del Ministro de marina; como si estas autoridades no tuvieran definida sus funciones reglamentarias, ò como si fuesen un entorpecimiento, un inconveniente, para llegar por su conducto y con la participacion directa que de derecho les corresponde à la regeneracion y fomento de nuestra armada.

Si esto no es así ¿qué significa la creacion ó nombramiento de *un Jefe responsable de la construccion naval*, sin comunicacion directa con los Capitanes Generales de los Departamentos, que son los funcionarios llamados en primer término, á recibir directamente las òrdenes del Gobierno por conducto de su Ministro de marina? ¿Cuál es la categoría, cual la superioridad de derechos que concede á ese *Jefe responsable de la construccion naval*, que elimina por completo el perfecto y legítimo de los Capitanes Generales de los Departamentos en todos los asuntos de su exclusiva competencia, en todo lo que se relaciona con los Arsenales, construcciones, carenas, etc. y el apresto de las expediciones para distintos servicios del Estado? ¿En qué perjudican al fomento de la marina aquellas autoridades de los Departamentos, para introducir esta variante en los servicios tan perentorios y eficaces que prestan con tanto celo como dignidad? ¿Se ha dado caso, que las disposiciones del Gobierno no hayan sido secundadas con el acierto y prontitud que tienen tan acredita-

do? ¿Cuàntos y numerosos no son los servicios confiados á la reconocida ilustracion é inteligencia, que tanto les distingue, y que han sido desempeñados con el mejor acierto y perfeccion inspiràndose en los recomendados acuerdos del centro respectivo? ¿Son estas autoridades una rémora para el servicio, ó la causa quizá de que nuestra marina se halle en estado de esqueleto? ¿Sus determinaciones hasta hoy no han merecido la aprobacion del Ministro del ramo, de sus compañeros de gabinete y del Jefe del Estado? Luego entónces, ¿á qué nos conduce complicar con una nueva rueda, llamada ó denominada por el articulista *Jefe responsable de la construccion naval,* la máquina directiva y administrativa de los Departamentos? Sin ella es seguro y puede confiar el Señor D. J. G. H. que se lleva y llevará à cabo cuanto acuerde el Gobierno por conducto de su Ministro de marina, sin crear otro nuevo rozamiento innecesario, para desarrollar y llevar á feliz término la reorganizacion y fomento de nuestra Marina de guerra.

Un extraordinario deseo, que bien puede decirse lujo de reformas, conduce por lo visto al articulista á introducir en la Marina males, que la afectan hasta en su organizacion.

Subordina las mermadas atribuciones de los Comandantes Generales, á las omnímodas facultades que concede, porque si, à un Jefe no sabemos de que cuerpo ò categoría *responsable de la construccion naval*, directo y ageno de los Comandantes Generales de los Arsenales, separándalos de las inmediatas y directas órdenes de los Capitanes Generales de los Departamentos.

Es decir, que por seguir su trastornador proyecto, separa á los Capitanes Generales de su intervencion, directa responsabilidad é inspeccion de los trabajos confiados por el Gobierno en los Arsenales, haciéndoles enmudecer

en asunto tan importante; así como á los Comandantes Generales, les crea este nuevo Jefe superior *responsable de las construcciones*, que anuladas las facultades de los Capitanes Generales en los Departamentos no sabemos con quien deban comunicar, en los multiplicados asuntos que son exclusivos de su importante cometido.

Las atribuciones de los Comandantes generales de los Arsenales, ¿son única y exclusivamente aquellas que tienen relacion con las construcciones navales? ¿No lo son asímismo con referencia á todos los servicios en general encomendados al importante cargo que desempeñan? Luego si para las construcciones es directo subordinado del *Jefe responsable*, ¿con quién debe serlo de una manera inmediata para los demás servicios? Del Capitan general del Departamento no puede ser, porque el articulista anula sus facultades; luego entónces deberá serlo del Ministro. Es decir, que aunque subordinado siempre de la primera autoridad de la Marina, no lo es de una manera inmediata como lo es hoy del Capitan general de Departamento, lo cual es un contra principio, pues con esta autoridad es con la que debe entenderse para todos los servicios en general directamente. Además, crea para los Comandantes generales nuevas y complicadas responsabilidades; unas para con el *Jefe de las construcciones*, otras para con el Ministro si es con quien deben comunicarse y otras últimamente para con los Capitanes generales de quienes no pueden desentenderse en absoluto dada la sabia manera de hallarse organizados los servicios de la marina, con relacion á las facultades que corresponden á las primeras autoridades de los Departamentos y sus Arsenales respectivos.

Si las atribuciones de los Comandantes generales las multiplica, claro está que aumenta sobre estas autoridades la responsabilidad correspondiente á su difícil y com-

plicado cargo; pues así como hoy son los ùnicos Jefes de los arsenales dependientes de los Capitanes generales para todos los servicios, se les complicarian estos con los que se sirviera ordenarles *su Jefe único responsable de la construccion naval*. ¿Qué es lo que se pretende sean en este caso los Comandantes generales de los arsenales?

El servicio que prestan los Comandantes generales de los arsenales como Jefes principales de aquellos establecimientos debe ser mas ámplio, sin rozamientos intermedios, tanto entre la autoridad de los mismos y la de los Capitanes generales de los Departamentos cuanto á lo concerniente à los trabajos y servicios de localidad que son de su competencia. Es decir, que entre los Comandantes generales de los arsenales y los Capitanes generales de de los Departamentos, ni puede ni debe haber alguna otra autoridad intermedia, aunque esta se denomine *Jefe único responsable* de las construcciones.

¿Qué es lo que se propone, volvemos á repetir, el Señor D. J. G. H. con la creacion de este *Jefe responsable de la construccion naval*, absoluto en sus decisiones y autónomo? ¿Será que considerándolo un *símbolo verdadero de perfeccion* por su tino y acierto, pretenda que sus acuerdos y determinaciones han de cumplirse ciegamente? ¿Por qué no han de ser estas discutidas, ni estudiadas cual corresponde, garantizando así los cuantiosos intereses que representan las construcciones, encaminàndolas por este medio á su perfeccion y mejoramiento económico, y últimamente á las prácticas de reglamento, lugar y tiempo?

Si la necesidad urgente en que se encuentra la Marina de recibir el incremento perentorio para su hábil y provechosa reorganizacion, es la base en que se inspira el articulista para la preferencia que debemos darle á tan altos intereses del Estado, sentimos por nuestra parte no se inspire en lo complicado de la materia, con el buen sentido

que necesario es para ello, atendida la dificultad de tratar tan vasto asunto con la extension que sería menester; mucho mas, cuando para realizarlo en estos momentos precursores de sus radicales reformas se permite proponer medios inaceptables, los cuales no solo consideramos inconvenientes para conseguir los anhelados frutos que todos nos proponemos, sino que inicia cuestiones de organizacion cuyo estudio es importantísimo y no de este lugar, los cuales afectan en un todo á la constitucion orgánica de la Marina en aquellos elementos màs importantes de la misma, que ni la práctica, ni la experiencia, ni la opinion señalan como necesidades ni como medios conducentes para que con el planteamiento de las reformas ó bases que establece, podamos obtener el fomento de nuestra Marina de guerra.

*
* *

Como complemento de las bases prácticas que consigna en su artículo el Sr. D. J. G. H., entra à explicar los fundamentos que le han movido y las razones en que se ha apoyado para concebir su proyecto, y cosa increible pero positiva es, que solo dá como prueba su personal creencia, sin entrar en anàlisis ni en juicios crìticos tocante á las múltiples y variadas circunstancias que concurren en los servicios de la marina. Sienta acusaciones gratuitas acerca de hechos imaginarios, censura en absoluto á todas las respetables y superiores Juntas y Consejos de la armada, descendiendo *osadamente* y con una lijereza imperdonable á un terreno delicado, espinoso y ofensivo por demás que recae en instituciones muy respetables, y esto sin exponer la màs lijera prueba.

Y lo que es mas de admirar, asegura que estos momentos no son los mejores para *decir lo mucho que pudie-*

ra. Precisamente nunca como ahora es oportuno el momento, pues que se está tratando de estudiar cuantos medios deben emplearse para el fomento de la Marina. Pero no lastimando injustificadamente à corporaciones dignísimas, sino aquilatando concienzuda è imparcialmente los verdaderos móviles que pueden influir tanto en la decadencia como en el fomento de la Marina. Todo esto, no fundándose en creencias propias ni en supuestas figuraciones, sino en datos positivos, en hechos evidentes que sean comprobados y sin generalizar *los anatemas* mas allà de los límites que la razonada y estricta justicia reclame, en el lamentable caso que algun indivíduo de una corporacion pudiera haber delinquido, y en la posibilidad de existir *los amaños* que rotundamente afirma el Sr. J. G. H. *no se corrijen dentro de la marina*. Y para que nuestros lectores se convenzan de que no son apreciaciones nuestras, y seguros de que el claro criterio de sus inteligencias no encuentra razonamientos ni pruebas y sí solo un cúmulo de enigmáticas é intencionadas acusaciones, damos á conocer textualmente una buena parte del mencionado artículo. Dice así:

«*Tenemos suma fè en lo que puede lograrse para lo economia en que no haya* MISTERIO *alguno en los precios que el Estado paga, ni en* LAS CONDICIONES DE LOS MATERIALES; *y en estos momentos en que reclamamos ante todo* JEFE ÚNICO Y RESPONSABLE *de la construccion, no es seguramente el mejor para* DECIR LO MUCHO *que pudièramos, del* FALSO *sistema de* APARENTE *publicidad por un lado y de* MISTERIO VERDADERO *por otro, en que se* ENVUELVEN *muchos servicios de la marina, que dan por resultado que sean* MUY COSTOSOS EN REALIDAD *y* MUY BARATOS EN APARIENCIA, *por mil* AMAÑOS *que no se corrijen* CON FORMALIDADES, *por muy extremadas que estas sean;*

pero que se pueden corregir de plano por un jefe único responsable, cuyo honor estè directamente interesado, y cuya responsabilidad no tenga con quien compartirla. Nosotros que recordamos muy bien cuando al Almirantazgo inglés se descubriò que estaba de acuerdo con un contratista de anclas y cadenas en perjuicio del Estado, tenemos poca fé en las GARANTIAS APARENTES DE LA COLECTIVIDAD, *y mucha en las garantias reales y verdaderas que proceden de la inteligencia y carácter de la persona que sea responsable de la construccion naval ante su conciencia y ante el país. En la construccion naval, si se ha de llegar á algo, es preciso que se trabaje mucho y se hable poco; y esas responsabilidades, muy subdivididas en* JUNTAS, CONSEJOS, *y demás, no son sino modos de* HABLAR MUCHO *y* HACER POCO.»

La serie de conceptos erróneos que vierte, las acusaciones misteriosas que hace, sobre no sabemos que servicios de la marina, acusaciones que no tiene el valor de denunciar, sino que las supone gratuitamente y dá como seguras por solo su *vàlido capricho;* nos hace á nosotros descender, no al terreno de las pruebas pues nada razona en concreto, si al de las consideraciones que se desprenden de su impremeditado trabajo. En este, que no sabemos como calificarlo por los errores y censuras que envuelve; trata de poner en relieve la justicia de su sinrazon, ocultando en enigmáticas palabras sus intencionados propósitos, imposibilitándonos para recoger el guante que encubierto arroja al lanzar acusaciones á la Marina, que como vertidas sin justificacion, sin pruebas, sin meditacion y sin la prudencia necesaria nos deja sin despejar la incógnita cual deseàramos.

Nosotros en cambio, dentro de un criterio mas reducido pero justo, nunca tan nebuloso y erróneo como el del articulista, somos los primeros en prodigar alabanzas

á la Marina por la proteccion real y decidida que viene prestando á la industria del país. La Marina adquiere los productos de la industria nacional, no solo obrando en consonancia con las Leyes del Estado, sino con relacion à la actitud eminentemente patriòtica de dicha institucion, prestando su apoyo eficaz y decidida proteccion al fomento y desarrollo de la industria particular. Así es, que no solo nosotros sino el país, aplaude este proceder patriòtico sin dolerse de las diferencias que guardan entre sí los precios de los artìculos y productos nacionales comparados con sus análogos del extranjero. Los carbones por ejemplo ¿no està dispuesto y recomendado sean estos de procedencia nacional para el consumo de arsenales y de los buques guarda costas? ¿La adquisicion de este combustible no se verifica en subastas públicas segun lo dispuesto en la Ley de contratacion? ¿Qué *amaños* son los que entrevé en estos servicios la esquisita suspicacia del articulista? Las contratas de máquinas y calderas, hierros y demàs efectos necesarios para los servicios de la marina ¿no son anunciadas y adquiridas en concursos públicos por el mejor postor que ajusta su cumplimiento á las condiciones de contratacion? Dada la rectitud y fiel observancia de todo lo preceptuado en la Ley ¿sobre qué corporacion de la Marina recae el incalificable *anatema* lanzado por el articulista á los servicios de la misma? ¿Cuáles son los *amaños* con que se encubren los referidos servicios de la marina? ¿Dónde su baratura aparente? ¿Dònde el misterio? ¿Puéde darse mayor publicidad que la que presta la pùblica licitacion? ¿Los beneficios que alcanza nuestra industria privada con la participacion y concurrencia de sus productos para las necesidades de la marina, son la causa de la acusacion que hace el articulista sobre el encarecimiento de los referidos servicios? Pues buena manera tiene el Sr. D. J.

G. H. de protejer la industria nacional.

Sin hacer alardes irritantes, sin usar de vana palabreria, la Marina corresponde noble, digna y patrióticamente á realizar sus deseos, que son los del Gobierno y los de la Nacion que ambiciona con derecho y muy buen sentido el desarrollo y fomento de tan importante elemento de riquezas en el país. Si los carbones que consume la Marina y sus arsenales procedentes de la industria nacional se adquirieran en el extranjero, ¿qué diria entònces el articulista? ¿No está pagando la marina á 40, 42 y 48 pesetas tonelada de este producto nacional, cuando el del extranjero se halla á 30 pesetas sobre muelle? ¿No prueba esto decididamente la proteccion directa y preferente que la marina ofrece à la industria del pais? ¿Qué es lo que quiere entónces el articulista? Si la Marina presta participacion tan importante al país, ¿es éste el móvil de las acusaciones que se la dirijen? Y si la Marina no atendiera con tal preferencia este servicio y sus adquisiciones con relacion á la extraordinaria economía que le habia de producir y los importara del extranjero, ¡cuántas serian entónces las censuras y cargos que le reservaría el articulista!

Si cumpliendo con la Ley, si obedeciendo à sus necesidades dá preferencia á la industria nacional, si su actitud altamente patriótica y favorable á los intereses del país es la causa repetimos, de que se fulminen contra sus servicios tan graves como injustificados cargos ¿qué sería si sus procedimientos no se ajustaran à la aquilatada conducta que observa?

Las máquinas y calderas que la industria nacional contrata para los buques de la armada tanto en Sevilla como en Barcelona, ¿son facilitadas al Gobierno por los tipos, en que este, podria adquirirlas en el extranjero? ¿Qué nos dirá de esto el articulista, cuando las únicas ca-

sas españolas que las pueden facilitar, presentan sus tipos como las del cañonero *Magallanes*, de fuerza de 600 caballos indicados, à la fuerte suma de 307,500 pesetas? ¿Qué culpa tiene la Marina en ello? Lo extraño del caso es, que amparando y protegiendo ésta la industria nacional, cual dejamos demostrado, el articulista convierta tan plausible fin en arma de acusacion, latismando de este modo, no los elevados propósitos de la Marina que proteje la industria del país, sino los intereses de la misma industria nacional por la que tanto aboga.

Que los servicios de la marina son baratos en la apariencia. Pocos seràn indudablemente los razonamientos que tendremos que emplear para dejar demostrado lo contrario.

Respecto á esta indicada *baratura aparente de los servicios en marina*, tenemos suma satisfaccion en consignar en honra á nuestra Administracion, que al rendir esta sus cuentas, lo hace no solo ajustàndose à la mas estricta conciencia, sino que lo verifica con toda verdad y con presencia de los documentos justificantes que acreditan la inversion integra del material, gastos que este ocasiona, y la manufactura correspondiente. Totalizados estos servicios, podrán resultar *caros* ò *baratos* segun arrojen sus respectivas liquidaciones; pero figurar en las cuentas trimestrales, que forma la seccion administrativa, la *baratura aparente* que en concepto ofensivo denuncia el articulista, podemos asegurarle para llevar *á su ánimo la necesaria tranquilidad*, que ni esto sucede, ni es lógico suponerlo. ¿De qué manera pudiera esto tener lugar? Retamos al articulista á que nos cite un caso.

Pasaremos à ocuparnos de otro de sus conceptos tan lijero é inverosimil como los anteriores.

«Los amaños que no se corrijen con formalidades por muy estremadas que estas sean.» Hé aqui otra de las té-

sis que sustenta el articulista, tocando indirectamente asuntos trascendentales de suyo; suscitando dudas sin fundamento alguno, con las cuales lastima y quedan envueltas en el misterio de una denuncia vaga reputaciones acrisoladas, agenas por lo tanto de toda mancha que pudiera empañarlas.

Luz; mucha luz Sr. D. J. G. H. se necesita haga V. y no otra cosa, respecto á los tales *amaños* que dice *no se corrijen con formalidades* en la Marina.

Debemos protestar manifestando, que el respeto y consideraciones que debemos à los Cuerpos *tolerantes* á que pueda aludir, así como el comedimiento con que acostumbramos tratar asuntos de índole tan delicada, nos hacen enmudecer.

Pero un deber de conciencia nos provoca á manifestar, no tenemos noticia de que ninguna autoridad mas ó ménos elevada se haya convertido, hasta hoy que sepamos, en encubridora ó tolerante con *los amaños* que indica el articulista. No sabemos se haya dado el caso de que queden sin correccion ni en la impunidad los vicios ó delitos cometidos, cuando han llegado estos á conocimiento de las dichas autoridades. Pero sabemos y podemos decirlo altamente, para justificar la honradez intachable y los rectos principios de dignísimos funcionarios, que la Ley ha sido aplicada en todos y cada uno de los casos en que desgraciadamente ha sido preciso hacer uso de ella, de una manera justa é inexorable. Esto es lo que à nosotros nos consta, sin temor á ser desmentidos. ¿Puede el articulista afirmar así los conceptos que expone, dejando probado que los *amaños en marina no se corrijen con formalidades?* A tal cúmulo de inexactitudes ¿qué razonamientos deberíamos emplear? Ningunos. Ni podemos, ni debemos decir una palabra mas. El lector juzgarà entre la imparcialidad y rectitud de nuestras observaciones y prue-

bas aducidas y el apasionamento desmedido del articulista. Verán el poco acierto de sus juicios y como lastiman sin limitacion alguna la dignidad y elevado concepto de honradas y respetables instituciones de la Marina.

Añade el articulista, que los *amaños se pueden correjir de plano por un Jefe único responsable.*

Por lo visto este Jefe único responsable, que el señor D. J. G. H. forja en su fantástico pensamiento, es el prototipo de la perfeccion. Es sin duda un ser ideal en el cual están integradas todas las virtudes, y dotado cual no otro de una fé inquebrantable. El honor es la condicion superior de tan respetable persona, escogida no sabemos de que cuerpo ni de que instituto, y la cual es *esclusivamente* la única que puede y debe desempeñar el importantísimo cargo de ser el *Jefe único responsable de las construcciones navales*. De las dignas autoridades de la Marina nada dice; pero como solo invoca el honor del funcionario *Jefe* sin aludir al muy limpio y acreditado de las referidas autoridades, interesadas tanto ó mas que su *Jefe responsable*, lo lógico es suponer no está conforme en hacerles la debida justicia. ¿Se puede dar mayor obcecacion, ni lastimar de una manera mas consciente, la reputacion acreditada, la honradez proverbial, el proceder recto, digno y justificado de las dignísimas y legítimas autoridades de la Marina?

Pero, no parece sino que el articulista desconoce la organizacion del instituto de la Armada. ¿Por ventura el Ministro de marina, no es el único Jefe superior en todo lo que á los servicios de la armada se refiere? ¿A qué otra unidad personal ni que otro inspirador que dè impulso á las construcciones navales? Además, los ministros tienen responsabilidad como tambien la tienen todos los demàs funcionarios á quienes les están encomendados los servicios públicos. Cualquiera desconocedor de nuestra le-

gislacion administrativa al leer la base de referencia del articulista, creería que ni tenemos en el ramo de marina Jefe único ni que este es responsable en lo que á las construcciones navales compete.

Preciso es envolverse en los nebulcsos sofismas del articulista para discurrir y discrepar fuera de la realidad de los hechos. Efectivamente, si el servicio en las construcciones navales fuese de tan reducida escala y su esfera tan simplificada que bastase una sola persona para que ésta desempeñase por sí misma todos los cargos, se comprende que á ella sola se le pudieran confiar las construcciones navales y que ella sola tuviera la responsabilidad. Pero dadas las múltiples necesidades del servicio y los variados ramos que indispensablemente han de concurrir en diferentes centros ó arsenales, imposible es reducir ni la responsabilidad ni los cargos á un solo Jefe. Necesario es, que éste desempeñe sus funciones ordenando las construcciones á multitud de otros numerosos funcionarios, que á su vez han de dirijir á los que en menor escala constituyen los cuerpos de la armada. Es un encadenamiento indispensable para el resultado de los trabajos y servicios que se exigen en construcciones navales que son, no para una casa armadora cualquiera, sino para toda una Nacion eminentemente marítima.

Nada de esto tiene en cuenta el articulista, no parece sino que ántes de su propuesta del *Jefe único responsable*, ni los ha habido sumamente honrados, ni los gobiernos han exigido responsabilidad, si en ella hubieren incurrido los funcionarios de la Armada. No parece sino que tratàndose de este instituto son distintas sus condiciones á las de los demás que constituyen los diferentes cuerpos del Estado. Nadie se queja del fomento de nuestro ramo de guerra, ni tampoco de los otros en que se subdividen los diversos poderes de la Nacion. ¿Y por qué el ramo de

marina ha de tener diferente organizacion que los otros? Convénzase el articulista, que no estriba el remedio para obtener el fomento de nuestra armada en ese *Jefe único responsable*, que no deja de ser como ya le hemos dicho un ser ilusorio, tratándose de las múltiples necesidades que exigen los servicios de construcciones navales.

Los *amaños* que denuncia y que procura evitar con el *honor interesado* de un Jefe único responsable de las construcciones, se hacen mas imposibles con la organizacion vigente, mediante la cual se exigen responsabilidades proporcionales al cargo de cada funcionario, en el desgraciado caso de faltar á sus obligaciones. ¿Para qué buscar una víctima sola, si esta no justificara las faltas ocasionadas por los que le estuvieran subordinados? ¿El *único Jefe* era el responsable de las deficencias de los demás? ¿Y por quién, ni con qué medios se podrian hacer efectivas las responsabilidades de aquel Jefe, en el desgraciado caso de faltar á unas construcciones en las cuales él *únicamente* hubiera de entender? ¿Quién hubiera de aquilatar honor tan sobrehumano, conocimiento tan superior, actividad tan extraordinaria y omnipotencia tan colosal, para que él solo fuese el que entendiera en las construcciones navales? ¿Pero á qué continuar? La invulnerable é incorruptible personalidad del *Jefe único*, bastarìa para que no se le exigiesen responsabilidades que mal se avienen con la creencia que el articulista tiene, de que con aquellas dotes no es posible la prevaricacion. ¡Por desconfiar de todo, aun desconfía de ese ser fantástico que crea el articulista, cuando tanta responsabilidad le exige!

En apoyo de su acariciada idea, nuestros lectores se habrán fijado en el hecho que cita ocurrido con el almirantazgo inglès, el cual aduce de una manera que en buena lógica es contraproducente y que nos abstenemos de calificar. Ciertas consideraciones de respeto á una nacion ex-

tranjera y al elevado cuerpo á que se refiere el suceso nos mueve á no entrar en la investigacion de sus causasy sus circunstancias, ni acerca de la veracidad del hecho propuesto por ejemplo. Además, no es nuestro sistema hacer coro con dichos propios de la vulgaridad, la que fácilmente asiente á la narracion de un suceso.

Nuestro criterio, tratándose de acusaciones à elevados cuerpos, procuramos que sea lo mas mesurado posible y no fundado en lijerezas ni suposiciones, faltas de solidez.

Querer sacar por consecuencia que en nuestras corporaciones pueden existir *amaños,* fundàndose en el supuesto indicado por el articulista ocurrido en el almirantazgo inglés, ní es muy patriótico, ni nos honra, ni mucho ménos es consecuencia razonable. Los hombres y las corporaciones que de estos se forman, están sujetas á flaquezas humanas. Insensato sería negar la posibilidad de *amaños* tratàndose de cosas en que los hombres intervengan. Esto no necesita demostracion esperimental, pues es de sentido comun. Además, aun dado el caso de que hubiese delinquido toda una corporacion, que francamente lo dudamos, nada prueba un solo hecho en contra de los demás cuerpos. De seguirse esa deduccion, no habria sociedad, ni instituto alguno que no pudierà ser estigmatizado, de fundarnos en la posiblilidad de su prevaricacion. Pero á todo el mundo le ocurrirá ser una verdad evidente, que mas fácil es el soborno de una persona, que el de varias formando cuerpo; los *amaños* son más posibles, cuanto menor es el número de los individuos á quienes hay que conquistar para realizarlos; se hacen tanto más difíciles, cuanto mas elevados y numerosos son los centros, consejos y juntas que tienen que entender en ellos. De modo, que en buena lógica es contraproducente, como ya hemos dicho, el ejemplo aducido; pues de ser cierto, mas cierto aun ha de ser el *amaño* que pueda cometerse por

una sola persona y *Jefe único responsable.*

En su afan por enderezar entuertos, fantasea gigantes y molinos de viento el articulista, y lanza en ristre, suelta mandobles á destajo en desprestigio del concepto y honradez de la ilustre Marina de guerra.

En nuestra hidalga Nacion habrá pasiones políticas, nobleza de actos, desprendimiento de intereses, pero en los que visten el honroso boton del benemèrito cuerpo de la Marina, existe el honor mas acrisolado y la conducta mas intachable en todas sus corporaciones.

Quisièramos alentar un genio superior al humilde que poseemos para defender, cual corresponde á los distinguidos funcionarios de la Marina, de las imputaciones gratuitas con que se les quiere lastimar embozadamente; pero nuestra misma pequeñez dentro del tan distinguido cuerpo de la armada, abate nuestra voz. No lo hacemos cual lo deseamos. á fin de que personas mas competentes y autorizadas, si no quieren dar al desprecio la alusion, lo hagan con mejores brios y siempre con un mérito de que carecemos.

No pretendemos alhagar, ni merecer por ello mas consideracion que la que nos corresponde, atentos siempre al cumplimiento de nuestros deberes, como la más pequeña parte integrante de la Marina. Con ella vivimos, y á ella y á nuestra querida pátria están consagrados nuestros desvelos, nuestra débil cooperacion, nuestro afecto y cariño y últimamente nuestro porvenir y bienestar à cuya institucion estàn unidos. Así es, que si alguno de nuestros lectores pudiera abrigar la más mìnima duda de nuestra imparcialidad, á la suya recurrimos y à su clara inteligencia para que juzguen sin apasionamiento el *recto criterio* del articulista, que poniéndose à cubierto, lastima indirectamente el concepto de corporaciones de la marina, el honor y la reputacion de tantos y tan

distinguidos Jefes de la misma, capaces de desarrollar con tanto interés y amor pátrio, con tanto celo y suficiencia, con tanta pureza como dignidad la empresa nobilísima de la regeneracion de nuestra flota, en idénticas, ya que no superiores circunstancias, que el *Jefe único responsable*, cuyo honor y cuya reputacion no empañaria nunca seguramente la honradez acreditada de los dignísimos Jefes que ocupan los más elevados puestos de la Armada.

Nosotros, no necesitamos buscar nueva entidad denominada *Jefe único responsable de la construccion naval;* no solo tenemos uno, hay muchos inteligentes y honrados en el dignìsimo personal que compone la Marina española, à contar desde el esclarecido Ministro que se halla á su frente, cuyo honor acreditado y reputacion intachable son los mas preciados títulos de su limpia y preclara historia, hasta el ùltimo de los justamente reputados Generales y Jefes que componen con sus ilustrados subalternos el brillante cuerpo de la Armada nacional.



CONCLUSION.

Terminado el objeto que nos propusimos, refutando algunas de las bases que constituyen el proyecto del señor D. J. G. H., parece lógico, que sin pretensiones de ningun gènero, espongamos por nuestra parte franca y lealmente, no las bases para un proyecto de reformas en Marina cuyo trabajo ni nos corresponde, ni nos consideramos competentes para ello, sino algunos medios que á nuestro humilde juicio, de ser adoptados, pudieran contribuir y ejercer benéfica influencia en la realizacion del fomento gradual de nuestra armada, habida consideracion del estado precario y dificil de nuestra Hacienda.

Los enormes gastos que constituyen los presupuestos de los diversos ministerios son tan aterradores y pesan sobre dicha Hacienda con tal magnitud que asombran y dan lugar, dada la necesidad de nivelar los ingresos con los gastos, á que no puedan dedicarse mayores cantidades para la Marina de las que están presupuestadas.

Necesario es, por leves é insignificantes que sean las

reformas que tienen por objeto el desarrollo de nuestra armada, aumentar en algo el presupuesto, arbitrando una nueva carga pública; ó bien acudir á un empréstito, máxime si como se desea, la reforma ha de ser tan radical que regenere nuestra flota al nivel de lo que exigen nuestra dignidad nacional, los modernos adelantos, y el estímulo que con su ejemplo nos están dando naciones extranjeras.

En la conciencia del Gobierno y de la Nacion está, que estos medios no sérian acogidos en los tiempos actuales, dados los múltiples gravámenes que pesan sobre la propiedad, la industria, las artes y el comercio. La prosperidad de la Marina no puede tener por sólida condicion el decaimiento de estos ramos de la riqueza pública. Indispensable es arbitrar algo extraordinario, algo espontáneo, algo que obedezca al sentimiento pàtrio y que sin abrumar á ninguna clase, redunde en beneficio del fomento de la Marina de guerra. ¿Y cuáles podrán ser estas fuentes de prosperidad naval? Ante todo, deben adoptarse medidas previsoras y económicas dentro de lo presupuestado para el Ministerio de Marina. Reformas administrativas que simplifiquen los servicios y disminuyan gastos que no sean indispensables, aun cuando merezcan ser atendibles, pero no con preferencia à los del fomento de la Armada. Procurar la mayor brevedad posible y el mas rápido despacho de cuanto se gestione relativamente al material y ejecucion de obras navales. Además, hemos dicho que debemos aceptar algo espontáneo que sea producto del amor pátrio. Nosotros que nos lisongeábamos de que algun buen resultado obtendria la idea emitida por la prensa y favorablemente acogida por eminentes patricios de hacer una suscricion nacional, nos desilusionamos al comprender que la iniciativa de estos trabajos, no eran impulsados como debieron haberlo sido

por el Gobierno, en cuyo caso los frutos hubieran sido fecundos. Los ecos que produjeron en el pais los levantados propósitos de un Allende Salazar y otros inolvidables amantes de nuestas glorias navales, se perdieron en el vacio, para desgracia de nuestra patria. La favorable acogida que la suscricion obtuvo de nuestro augusto Monarca, se desvaneció cual sombra pasagera por no contar la Junta Nacional con la savia protectora que alimentase y apoyara tales propòsitos. Lástima que no se hayan podido utilizar tan espontáneos ofrecimientos y tan patrióticas actitudes en beneficio de nuestra Armada. No hubieran seguramente con sus productos reorganizado por sí la Marina de guerra; pero hubieran contribuido á dar incremento à gastos tan indispensables acudiendo con recursos muy necesarios para obtener el desarrollo progresivo de nuestra flota ¿Por qué no hacer fructiferas las buenas disposiciones y las espontáneas ofertas de multitud de patricios deseosos de nuestro engrandecimiento? ¿Por qué no arbitrar un medio, por el cual sin imposicion alguna produjese crecidas sumas al Estado, libremente allegadas por la voluntad nacional? No vemos por qué se han de desperdiciar tan buenos deseos del pais en favor de la Marina.

Otro medio practicable seria el plantear con voluntad firme é inteligencia mesurada, la disminucion de gratificaciones y gastos como recurso extraordinario é indispensable que exigia la perentoria é imprescindible regeneracion del material flotante, sin que por esto seamos enemigos para en otro tiempo, de la justicia y conveniencia con que fueron creadas aquellas atenciones.

Además, haciéndose preciso adquirir en grandes centros extranjeros, materiales, modelos, é industrias que desgraciadamente no podemos desarrollar ni obtener por de pronto en nuestro suelo, deben ser obtenidas de la ma-

nera mas pronta y beneficiosa por nuestro Gobierno. Las construcciones deben ser adquiridas en el extranjero por comisiones que práticamente investiguen los adelantos desarrollados en otros paises, en cuyas comisiones deben formar parte algunos maestros de nuestros arsenales que importen los procedimientos y medios de fabricacion. Estas comisiones deben inspeccionar minuciosamente todas las obras tanto en buques construidos como los que se construyan, examinando sus elementos, calidad y condicion de sus piezas. Tambien podrían reconocer la bondad de los aparatos y útiles que se hiciera indispensable adquirir en aquellos grandes centros, en tanto que nuestra industria y nuestros Arsenales no pudieran construirlos, y ser entonces desarrollados de una manera provechosa en nuestra nacion.

Creemos conveniente que en los Arsenales se acopien todos los materiales indispensables para las construcciones que se emprendan, y que estas no sean paralizadas por falta de aquellos con pretestos y entretenimientos que entorpecen el servicio y hacen imposible la pronta habilitacion de buques tanto nuevos como los que sufren carenas. Para conseguir este objeto, debe extinguirse el sin número de subastas hechas á distintos licitadores, agenos muchos á la índole de la subasta, y que en su dia llegan á demorar y entorpecer los trabajos. De ser posible, todos estos concursos deben verificarse centralizándose su celebracion en el Ministerio de Marina, convocando á verdaderos industriales y fabricantes que contraten directamente, sin primas ni intermediarios, y con la más equitativa economìa los servicios de los materiales indispensables. Mucho ganarìa el Estado si se hubiera de entender con una sola casa contratante que facilitara el material reconocido como bueno y de recibo, en los momentos indispensables para realizar los trabajos.

Para el planteamiento de todas las construcciones que deben emprenderse, consideramos de la mayor importancia uniformar éstas en todos los Arsenales á unos mismos y bien estudiados tipos. Ultimados que sean anticipadamente los planos y modelos de los buques respectivos, con actividad y acierto, deben remitirse á los Departamentos para que se proceda á su inmediata construccion, dándose principio á desarrollar el todo ó la parte de una manera simultánea, procurándose que al emprender las obras se hallen acopiados con antelacion los materiales necesarios para las mismas. En una palabra; que los trabajos se continúen una vez emprendidos, sin dudas, vacilaciones, ni demoras producidas por nuevas consultas y variantes, que inutilizan lo hecho y paralizan las construcciones, si es que no las anulan.

Estas discrepancias esterilizan multitud de adelantos, con detrimento del fin que debemos proponernos en toda construccion, que es economizar tiempo, al que por desgracia consideramos de poca valía, y no le damos la importancia que se merece.

Así pues, estimamos muy conveniente para el fomento de la Marina de guerra, que secundando el Gobierno los deseos del País, se emprendan las modernas construcciones sujetándolas al estudio de una Comision ó Consejo, que bajo la iniciativa del Excmo. Ministro del ramo interprete las mejores condiciones de los buques, su porte y clase, estableciendo y ejecutando los planos respectivos á cada tipo, para que remitidos éstos á los Capitanes Generales de los Departamentos, estas autoridades sin demoras ni ingerencias que mermen sus atribuciones, hagan que se emprendan las construcciones en los Arsenales, auxiliados por los respectivos Comandantes Generales de éstos y demás Jefes de los ramos, siendo todos responsables de la realizacion de los trabajos. Cuan-

tas novedades y reformas se proyecten, han de estar de antemano determinadas con oportunidad, y facultados los Capitanes Generales para resolverlas conforme á las instrucciones recibidas, y confiadas directamente para su realizacion á los Comandantes Generales de los Arsenales, sin nuevas y repetidas consultas ni entorpecimientos que desprestigian á estas superiores Autoridades.

Adquiridos los materiales que han de emplearse en las construcciones, de modo que se cuente con ellos en los momentos oportunos, estimamos de suma urgencia para el mejor servicio y la más pronta y eficaz realizacion, el ampliar el número de operarios probadamente inteligentes, que bajo la direccion de Ingenieros y Maestros perfeccionen sus conocimientos prácticos en armonía con los adelantos modernos. A fin de conseguir este principalísimo objeto ya dejamos expuesto, que deben algunos de aquellos Maestros formar parte de Comisiones que en el extranjero estudien y aprendan los adelantos y perfeccionamientos de las obras navales, interviniendo tambien en la determinacion del material que deba emplearse y en su reconocimiento práctico.

Entre tanto deben emprenderse con actividad, sin demora y con urgencia por creerlo altamente conveniente, útil é indispensable para el mismo servicio la habilitacion rápida de todos los buques, tanto nuevos como los que sufren carenas en los Arsenales, utilizándose al efecto el material acopiado desde luego en estos centros de construccion.

De emprender con buena voluntad y fé estos medios, atendiendo cuanto ántes à las reparaciones, reformas y mejoras indispensables para que los Arsenales puedan responder con sus talleres à la realizacion de las mismas; limpiando con las dragas disponibles sus caños, unificando los trabajos y activándolos con impulso y mayor ad-

mision de operarios, seguramente entraremos, por lo ménos, en una via progresiva y real que ha de fomentar gradualmente à nuestra Armada.

Si á estos medios asequibles dentro de la reforma y distribucion del presente presupuesto, pudieran agregarse, *extraordinarios emprèstitos*, suscricion nacional, disminucion de los gastos de guerra aplicables por algun tiempo á gastos de la Marina, ó bien otros recursos, seguramente que veríamos entónces acrecentarse rápidamente la importancia de nuestros buques, contando con una Escuadra que se irìa haciendo cada vez más poderosa, y que darìa á nuestra Nacion el brillo y alto concepto que debe tener al cruzar el pabellon español por los mares.

No pretendemos envanecernos con proyectos que abracen soñadoras reformas con màs ó ménos lujo en éstas, con mayor ó menor despilfarro. Deseamos el planteamiento de reformas administrativas, con las cuales se simplifiquen los servicios llevándolos con brevedad y acierto á su más ràpido y eficaz término; sin olvidar introducir las económicas màs indispensables con objeto de llevar este desahogo al Tesoro público. Debería marchar unida à aquellas, la disminucion de gratificaciones y gastos para la práctica de todos los servicios; planteándolas con voluntad firme, con interés é inteligencia y animados todos de labrar por este medio la felicidad del país, en la cual se halla envuelta la anhelada regeneracion de nuestra Marina de guerra.

Nuestro gobierno interesado como lo está, nos dá una prueba palpable de su nunca desmentido patriotismo; y en él, debemos confiar en todo caso, tanto para la correspondiente ampliacion de créditos regularizando nuestros presupuestos, como para obtener los recursos indispensables que han de ocasionar las grandes reformas que en-

vuélve la regeneracion de nuestro material flotante. Con su poderosa iniciativa debemos siempre contar, dejando à su cuidado el cimentar y establecer las bases, el órden y progresion con que deberían emprenderse las nuevas construcciones de una manera invariable, como invariables fuesen sus respectivas consignaciones.

No tenemos que recurrir en apoyo de nuestro deseo al ejemplo que nos ofrecen otras naciones, cuyo régimen económico es la base sobre que han conseguido afirmar y consolidar su crédito y su estado floreciente á la altura propia de su perseverancia y de sus medios de produccion. Para justificarlo y acreditar lo práctico que es de realizar, citaremos un grande y extraordinario hecho ocurrido en nuestra Nacion en circunstancias análogas á las de hoy, seguros de que no hemos de encontrar original más perfecto y acabado para reproducir excelentes copias.

Al exclarecido patricio Marqués de la Ensenada le cupo la gloria de salvar no solo el apuro de nuestra Hacienda, sino de dotarnos nuevamente de una poderosa Escuadra. Hizo frente á todas las necesidades con ánimo resuelto, con empeño y fé inquebrantable, salvando con su decidida voluntad los grandes apuros de la Nacion á pesar de muchas y multiplicadas contrariedades. Debido indudablemente à la ventaja de su gran sistema, consiguiò dar un grande y extraordinario impulso á nuestra Armada Naval, desarrollando numerosas construcciones, y llevando á todos los centros y à todos los ramos nuevos proyectos rentísticos y económicos, y con ellos, la accion decidida é incansable de una excelente administracion sàbia, entendida y vigorosa.

Nuestros humildes deseos descansan en tan notable como provechoso ejemplo.

El òrden y la economía, saludables principios de

aquellas reformas, fueron las bases para la realizacion de una obra tan fecunda é importante, la cual se ejecutó poco ménos que milagrosamente. ¿Por qué no recurrir, ante todo, á aquellos medios, fuentes de verdadero progreso? ¿Por ventura vamos á entregarnos alucinados por fantàsticos proyectos al desarrollo y fomento de nuestra Armada, sin plan ni concierto para alcanzarlo? ¿Fueron acaso estériles los sacrificios impuestos por los medios que dejamos indicados? ¿Cuáles fueron los verdaderos agentes empleados para conseguir tan benéficos fines? Ya lo hemos dicho, y no nos cansaremos de repetirlo: *La Economía y el Orden*. Con la práctica de estas virtudes, ¡cuántos ramos de la riqueza pública no recibirían incremento tan necesario como beneficioso!

¿Y por qué no hemos de imitarlas? ¡A grandes males hay que aplicar acertados y heróicos remedios! ¿Por qué no aplicarlas hoy para conseguir asi sin grandes y penosos sacrificios, los recursos que tan indispensables son para el fomento de nuestra Marina de guerra?

Si grandes y extraordinarias fueron las necesidades del Estado en aquella época, no menores y tan extraordinarias son en esta que atravesamos. Ahora precisamente es cuando conviene aprovechar tan útil como beneficiosa enseñanza; así, como en aquellos felices tiempos, alcanzaremos los resultados evidentes que la historia consigna en honra á aquel esclarecido título, al que tanto deben la Nacion y la Marina española.

El movimiento progresivo de las demás Naciones, debe estímularnos á emprender una marcha que sea igualmente progresiva: esforcémonos, pues, para conseguir el fomento de nuestra Armada organizándola con los medios más adecuados, para que si no llegamos como en otros tiempos màs felices á ser potentes, hagamos manifestacion al ménos de patriotismo y virilidad, que son

los móviles que deben impulsarnos en la gloriosa senda emprendida, recordando nuestra pasada dominacion y engrandecimiento, inspirándonos en los sacrificios que para ello nos debemos imponer, y procurando con entusiasmo y leal desinterés ¡¡LA HONRA DE LA PATRIA Y EL FOMENTO DE SU MARINA MILITAR!!

José Ruiz y Sanchez.

San Fernando 20 de Enero de 1883.



APÉNDICE.

SUPERIORIDAD TOPOGRÁFICA DEL ARSENAL DE LA CARRACA,

SU IMPORTANCIA MILITAR,

Y CONVENIENCIA DE SU CONSERVACION POR EL ESTADO.

El Arsenal de la Carraca se halla situado al N. de la Ciudad de San Fernando, de la que dista 2 kilómetros.

Forma una pequeña isla al extremo de una ensenada, á la que afluyen las aguas del Mediterráneo, y en mayor grodo las del Atlántico, distribuyéndose por los caños de variados anchos y de distinta profundidad que circunvalan á dicho Arsenal.

Este se comunica directamente con San Fernando por medio de un arrecife ó camino de 12 metros de ancho, cuyo extremo N. está limitado por una muralla que forma muelle denominada *Avanzadilla*. En esta encabeza un puente de madera asentado sobre pilotes ó estacas clavadas en fango. Por el extremo opuesto que hace frente al Arsenal, tiene establecido un ponton ó batea, en la que está asegurado un puente de barcas por el que se atraviesa el Río «Sancti-Petri». Tiene por objeto este puente provisional, el que la Maestranza verifique su entrada y salida del Establecimiento en el menor tiempo posible. Despues de esto queda abierto para facilitar el tránsito de los buques y embarcaciones menores y los de cabotaje, haciéndose uso de un bombo ó barca que durante el día facilita la comunicacion con el Arsenal.

El caño matriz, sirve de via fluvial para la inmediata Ciudad de Cádiz y su bahía, pudiendo decirse que es el fondo ó término de ésta, á la que le ofrece un eficaz y seguro abrigo.

Hacia el interior, siguiendo el mismo Caño de «Sancti-Petri,» se comunica con la Ciudad de San Fernando en direccion S. de la misma y O. de la ensenada hácia la bahía. Por el N. y el N. O. comunica tambien con la inmediata Villa de Puerto-Real, por medio del Caño denominado *Boca-chica*. Al S. E. tiene tambien comunicacion con Chiclana por el mismo Caño, sobre el que se halla el *Puente Zuazo*, obra de construccion antigua, notable y célebre en la historia contemporánea, con el que queda unida al continente la «Isla Gaditana». Por un arrecife terrestre comunica el Arsenal tambien con Cádiz y San Fernando por el S. O. de esta ciudad. Situada en el extremo O. de este arrecife, se halla la Muy N., Muy L. y Muy H. Ciudad de Cádiz, capital de primer órden, cuya posicion, medios defensivos con que cuenta, importantes castillos que la defienden y su espaciosa y hoy abrigada bahía, complementan su justo y merecido renombre, como verdadera y muy importante plaza fuerte. Esta, es con respecto al Arsenal de la Carraca, como su mejor y más fuerte centinela avanzado, pues sostiene y apoya además su defensa con un castillo acasamatado conocido con los nombres de *Puntales* ó *San Lorenzo*, que está levantado casi en el término medio del trayecto de Cádiz al Arsenal. Dicha fortaleza se halla á la boca de la grande ensenada en cuyo fondo se encuentra la Carraca, á la que le presta un seguro abrigo y proteccion defensiva.

Con tales medios artificiales y con los que cuenta por naturaleza, es el Arsenal en los más récios y fuertes temporales, puerto tranquilo, segura defensa, y salvador refugio de Escuadras formidables.

Además de situacion tan conveniente por los expuestos medios defensivos, está garantizado el Arsenal por los suyos propios con su bien fortificado recinto que lo constituyen en un fuerte punto militar, colocado al abrigo de todo ataque y de toda invasion.

La historia confirma nuestro aserto: no es un hecho desconocido la contrariedad y paralizacion que sufrieron

en sus marchas en el año de 1808 las huestes invasoras, al tratar de posesionarse de la antigua «Isla de Leon». Tampoco se ignora así mismo, el importante papel que desempeñó el Arsenal de la Carraca en aquellos acontecimientos desde dicho año al de 1812, no solo con sus propios elementos defensivos, sino el que principalmente le presta la defensa natural de su posicion, circunvalado cual se encuentra de un laberinto de caños de distinto braceaje, por los cuales comunica casi hasta los límites que forman las riberas de las Salinas, cuyas fábricas le rodean. En dichos acontecimientos se aplicaron por el Arsenal los más fuertes y eficaces medios de ataque, consiguiéndose con su potente auxilio impedir el paso de aquel formidable ejército. Divisiones de lanchas cañoneras, situadas en bajamar en las riberas próximas á los sitios en que acampaba el invasor, servian en la pleamar de importantísimas baterías rasantes, que le hostilizaban sin cesar, conteniéndole en su marcha y obligándole á emprender frecuentes retiradas. Las baterías de los fuertes del Arsenal de la Carraca con los certeros disparos de sus piezas, abrasaban toda la línea de ataque del formidable ejército. La nombrada *Dolores*, que aun existe, recorria con sus fuegos el espacio de costa que media entre «Puerto-Real» y el «Pinar» llamado de *Villanueva*; la batería del *Diablo*, desde dicho pinar hasta el molino de *Osio*, y la de *Santa Rosa* desde dicho molino hasta el sitio conocido por el *Torreon*. Baste significar, que no pudiendo resistir los terribles efectos de los eficaces medios defensivos con que le hostilizaba incesantemente el Arsenal, aquel ejército se vió en la necesidad de construir dentro de los pinares un camino internado y á cubierto para marchar sobre Chiclana, punto hácia el cual intentaban dirigir sus operaciones. Este camino existe aún, y fué conocido primero, por «Camino del Torreon»; despues, por «Camino de Naranjeros»; y últimamente, y á consecuencia de sus servicios para aquel ejército, por «Camino de los Franceses». ¿Es posible sea puesta en duda la importancia de este Arsenal por sus más declarados enemigos, conocidos, como son, los acontecimientos históricos que dejamos expuestos? ¿A qué referir los hechos ocurridos en el año 1823? ¿Todos ellos no fueron completamente análogos á los anteriormente descritos? ¿Con sus idénticos resultados, no

quedó suficientemente probada su superioridad y conveniencia? Hé aquí demostrada la importancia topográfica de su posicion, como punto estratégico muy conveniente para los intereses del país. Esta conveniencia se viene haciendo cada dia más patente, puesto que nuestros ideales puede decirse están llamados á realizarse en el África, haciéndose preciso no perder de vista á Gibraltar, para en el caso probable de que en el Mediterráneo llegaran á resolverse grandes y complicados problemas europeos.

Es innegable que nuestras posesiones en el Estrecho, nuestras costas y nuestras importantes «Islas Baleares», nos colocan como la Nacion llamada en primer término á intervenir en todas las cuestiones que en sus aguas hayan de ventilarse. En éste, como en los casos ya referidos, resultan probadas evidentemente la necesidad é importancia de los servicios del Arsenal de la Carraca, cuya superioridad no admite duda alguna comparados con los que prestarían los otros Arsenales, por estar más separados del lugar de los sucesos. ¿Los auxilios y recursos de una Escuadra empeñada en uno de los casos probables que exponemos, los atendería, por ejemplo Ferrol, con la perentoriedad y prontitud que podría atenderlos el Arsenal de la Carraca? Imposible. Dada la precision é importancia de los nuevos elementos de guerra ofensivos, con los cuales se deciden hoy en muy breve tiempo las más empeñadas y obstinadas luchas, aquellos auxilios llegarían seguramente tarde, es decir, cuando el honor y la suerte de nuestras armas estuvieran decididas.

Hay otra razon muy digna tambien de ser tenida en cuenta; existen al O. de nuestra península 130 leguas que forman una costa extraña á nuestra Nacion, desde el Cabo «Santa María» hasta la desembocadura del «Miño». Sería muy poco estratégico establecer, por ejemplo, la base de operaciones en Ferrol, punto bien distante del Estrecho, si, lo que no es imposible, abandonasen la neutralidad nuestros vecinos los lusitanos, y admitiesen y abrigasen una escuadra enemiga dentro de los límites de la referida costa. Sus más importantes puertos servirían de punto de apoyo para retiradas y operaciones, encontrando en ellos poderosos elementos para reparacion, repuesto y desembarco, á fin de hostilizarnos más pronta y eficazmente. ¿Y cuánto

de ésto no podria evitarse al regresar del Mediterráneo al Atlántico una escuadra extranjera, de estar el próximo Arsenal de la Carraca en condiciones convenientes para auxiliar á otra nuestra en caso de un combate naval? Seguramente que contando nuestra Nacion con este poderoso centro marítimo ¿no podria empeñar con su apoyo y refugio empresas que, por lo ménos, vigilaran é impidieran el paso para las costas del Atlántico, de cualquier enemigo que lo pretendiese? Tan sobradamente es así, que tan luego como la poderosa Albion ha pretendido amagarnos, uno de sus principales objetivos, si no el más preferente, ha sido Cádiz y el Arsenal de este Departamento. ¡Cuánto provecho no sacarían los hijos de la moderna *Cartago*, si contaran con las ventajosísimas posiciones de nuestra Isla y nuestro Arsenal!

No seamos ilusos. Todas las Naciones civilizadas fijan hoy con preferencia sus *diplomáticas* miradas en el Estrecho de Gibraltar, porque á todas interesa contar con la llave que franquea la entrada y salida de ámbos mares, del Atlántico y del Mediterráneo. Pero á ninguna Nacion como á España conviene su influencia naval en el Estrecho, no ya por sus confines constantemente amenazados, ni por sus posesiones en África, ni por su integridad nacional, mermada injustamente por la voracidad del extranjero, dueño del anhelado Peñon; no ya por nuestra iniciativa en empresas conquistadoras y *anexionistas*, sino por la necesidad de estar prevenidos en acontecimientos que todos presentimos han de sobrevenir tarde que temprano en aguas del Mediterráneo, como complemento y continuacion de los ocurridos en nuestros dias.

Pasemos á otro hecho glorioso: el de la guerra de África. ¿Qué sucedió en esa memorable epopeya, en que la Marina prestó tan rápidos y eficaces auxilios? ¿No dejó acreditada el Arsenal de la Carraca su importancia en aquellos acontecimientos? ¿Cuántos auxilios no prestó para los trasportes, repuestos de víveres y municiones, y otros recursos todos preferentes para nuestro Ejército y nuestra Escuadra? ¿No se habilitaron tambien dos séries de cañoneras, chalanas, puentes, etc., y todo el material que la celeridad de las operaciones hizo indispensable para el mejor y más ordenado éxito de tan ruda campaña? Los aprestos y ar-

mamentos, los recursos y toda clase de auxilios tan eficaces que se prestaron por este Arsenal, ¿pudieron nunca haberlos prestado con la misma prontitud los otros Arsenales? De ningun modo. La ventajosa posicion del nuestro, con relacion al teatro donde se llevaron á cabo los célebres y heróicos hechos de la guerra de África, acredita una vez más su importancia, su necesidad, y la conveniencia de su conservacion.

Pasemos, aunque sea lijeramente, á reseñar otro hecho contemporáneo; el de los tristes y lamentables acontecimientos del 73. Encerradas en este Arsenal todas las fuerzas que le defendian, ¿no fueron rechazados los efectos mortíferos y destructores del ataque con una defensa valerosa, auxiliada por la estratégica y firme posicion que ocupa el Arsenal de la Carraca? ¿Sucedió esto en los Arsenales de Ferrol y Cartagena? ¿Cuál de estos tres Arsenales fué el que contrajo mayores y más numerosos timbres de gloria, en la participacion que le cupo para pacificar el país? Lo fué, sin duda alguna, el de la Carraca, porla superioridad de su posicion y la defensa que constantemente opuso y podrá oponer, á causa principalmente de sus condiciones naturales.

Todos los hechos expuestos, prueban suficientemente la superioridad topográfica y ventajosa posicion militar que ocupa nuestro Arsenal, así como la necesidad de que sea conservado por el Gobierno; tanto más hoy, que, como hemos dicho, se necesita no perder de vista los acontecimientos que pudieran desarrollarse, en los que, por su proximidad, indudablemente está llamado este Arsenal de la Carraca á desempeñar un importantísimo papel, superior al de los otros Arsenales.

¡Cuántas alabanzas y bendiciones han recaido sobre tan importante centro fabril y militar de la Marina; y cuántos son los aplausos y laureles que han conquistado sus gloriosos defensores, en tantos y tan importantes hechos heróicos dignos de ser trasmitidos como ejemplos de admiracion para la posteridad!

El terreno, *aunque fangoso*, en que está fundado este monumento de gloria para la Nacion y para la Marina, denominado ARSENAL DE LA CARRACA, no ha sufrido jamás el baldon de ser hollado por planta extranjera. Nada

más digno de alabanza, consideracion y respeto para nosotros, así como para todo aquel que estime en algo la honra de nuestra Nacion y su Marina de guerra.

Si estos hechos no son suficientes á justificar la importancia militar y el legítimo derecho tan legalmente adquirido que tiene este Arsenal de la Carraca para que no decaiga su importancia, recordemos otros tiempos más felices en que la mano pródiga del Rey Cárlos III, ascendiente ilustre del egregio Monarca que felizmente ocupa hoy el Trono, le dotó de cuanto en él existe, para que con satisfaccion y orgullo propio y de sus Ministros, quedara probado á las generaciones sucesivas, lo que su genio creador había conseguido edificar en favor del engrandecimiento de su Nacion y de su Marina militar.

Alabanzas y bendiciones hace surgir en memoria de tan ilustre y esclarecido Rey la patriótica inscripcion que existe en el pórtico de la entrada del Arsenal, por el muelle de San Fernando, que simboliza el deseo que presidió á su construccion, diciendo: *Tu regere imperio fluctus, Hispane, memento.*

Inspirémonos en tanta grandeza; admiremos un pasado feliz, y esperemos confiados en las aspiraciones de nuestro augusto Monarca D. Alfonso XII, digno imitador de las glorias de sus antepasados y protector decidido de nuestra Marina, el cual es secundado por la rectitud de miras y patrióticas resoluciones de nuestro Gobierno. Confiemos tambien muy especialmente en la iniciativa, inteligencia y buenos propósitos que animan á nuestro dignísimo Ministro de Marina, Contralmirante Excmo. é Ilmo. Sr. D. Rafael Rodriguez de Arias, esperanza legítima para los intereses de la Marina y sus Arsenales, valladar inquebrantable en que se ha de estrellar el anatema que se lanza por algunos contra el de la Carraca. Dadas sus reconocidas dotes, su ilustracion y la rectitud de sus propósitos, es seguro que la Nacion aumentará sus glorias y la Marina española alcanzará el necesario desarrollo y esplendor que ansía el país con grandes y vehementes deseos.

Así lo preconiza justamente la fama, y nosotros tenemos una alta honra y una especialísima satisfaccion en consignarlo como último concepto de este nuestro humilde Folleto.